平成5年10月1日発行（毎月1回1日発行）第42巻第10号　昭和28年3月26日第三種郵便物認可　No.490

航空ファン

KOKU-FAN

October 1993

10



AIR TATTOO '93

ミグ機衝突事故で明けた，軍用機の祭典

国産支援戦闘機F-1の空撮（瀬尾 央）

特集 黒衣のスパイ機U-2R

カラー特集/パトルイユ・ド・フランス40周年

連載●第二次大戦日本機，世界のエース列伝，キ115「剣」



軍用機の祭典
インターナショナル・エアタトゥー

IAT'93

Photography by Takashi Hashimoto

INTERNATIONAL AIR TATTOO



2年に一度，イギリスで開かれる世界最大の軍用機のエアショー，インターナショナル・エアタトゥ（IAT）が，グローセスター州RAFフェアフォードにおいて，7月24，25の両日にわたって行なわれた。今年のIAT'93には，ロシアから戦略爆撃機ツポレフTu-95ベアが初参加し，ヨーロッパ各地はもとより，世界中から集まった飛行機ファンたちの注目を集めた。また，日本でもテレビや新聞を通じて報道されたように，24日（土）午後3時35分ごろ，ロシアのMIG-29 2機がデモフライト中に空中衝突，2機とも墜落するというショッキングな事故を起こし，昨今のパリやファーンボロ同様，IATまでがロシア勢にすべての話題をさらわれてしまった。そのほかにも，ハンガリー空軍のMiG-21（4機），チェコ空軍のL-410（4機），スロバキア空軍のL-39（6機）の旧東側ディスプレイチームが顔を揃えたほか，イスラエル空軍からも，ウエストウインド1124が初参加し，ニューフェース目白押しのIATは大いに盛り上がりをみせた。その反面，メインテーマであった「RAF75周年」は，どこかかすんでしまった印象もあったが，何はともあれ，2日間で50万人を超えたギネスブック記録更新の入場者数が，催しとしてのIATの大成功を証明しているようだ。





【上2枚】　初参加のクウェート空軍No.24sqn “The Red Hats” のF/A-18C。目新しいグレイの迷彩に身を包み，パイロットはそれぞれA-4，ミラージュF1で湾岸戦争に参戦したベテランとのこと。写真は7月22日の到着時の様子。2機でのデモフライトも実施した。
【右】　ハンガリー空軍 “MAGYAR KAPOS” (KAPOS RED) のMiG-21MF。EC初公開という4機編成のチームで，ソロ1機，編隊と空中戦を見せる3機の構成。写真の黄色い機体は3機組の模擬空中戦でボギー役（敵機）を務める。



上と下はL-410ターボレット輸送機4機のチェコ空軍ディスプレイチーム。右はスロバキア空軍のL-39Cディスプレイチーム、"WHITE ALBATROSES"。6機態勢だがキレ味は他チームに比べていまひとつといった感じ。







上はカエルマークのチェコ空軍Su-25。チェコからはほかにSu-22、MIG-29など大デレゲーションでの参加だった。







MIG-29空中衝突事故

MiG-29の事故は，24日午後のディスプレイ中に起きた。ロシア・ジュコーフスキーのフライト・リサーチ・インスティチュート所属の２機のMiG-29は，スピーディな演技を展開，ファンや関係者の注目を集めたが，終わりに近づいた15時35分ごろ，“テイル・チェイス・ループ”で，宙返りを終えて引き起こし始めたリーダー機にウイングマン機が追突，２機とも墜落した。２機はウイングマン機がキャノピー後方の胴体，リーダー機が左主翼と左水平尾翼を接触させ，瞬時にこの部分が破壊されたため２機ともほぼ同時に飛行不能となったが，パイロットは２名とも脱出し，１名が軽打撲傷を負っただけで，幸い地上の人々も含め死亡事故には至らなかった。課目は，ややタイミングをずらして２機がループをするというもので，ウイングマンのタイミングのミスが原因だろう。





２ページは演技中の２機（リーダー#526，ウイングマン#925）と衝突とその後のシークェンス。このページ下段左はループを終え，さらに引き起こしに移る直前リーダー機。この直後，後方からウイングマン機に突込まれる（下段右）。上を向いているのがリーダー機で，ウイングマン機はこの後前方へ飛び，炎に包まれる。右ページ❶から❹はそのウイングマン機。❷で炎の中と，❸の上方に脱出したK-36射出座席とパイロットが見える。❺から❽が比較的脱出や墜落までに時間のあったリーダー機。なお，パイロットは宇宙飛行士でもあるリーダー，セルゲイ・トレスブヤトスキー（3,000飛行時間：39歳）とウイングマン，アレキサンダー・ベスチャストノフ（2,500飛行時間：36歳）であった。事故後，ゲートが長時間閉められただけで，ショーも予定どおり進められた。




1
2
3


4


5
6
7
8



上はMIG-29の事故後、暗くなった周囲の雰囲気を一掃してくれたパトルイユ・スイスのハンターF.58。下と右はチェコ空軍のSu-22（右）とMIG-29。チェコは前時代（チェコスロバキア）から航空工業の盛んな国で、西側のショーなどへの参加も積極的。機体には様々なパッチが貼られている。









上はオランダ空軍のデモフライト機、派手なマーキングのF-16A。パイロットはルーバーデン基地のNo.322/323sqnを代表するレインダー・ズワート大尉。右は実働部隊へ引き渡しが進んでいるAMX。



アメリカ勢は軍縮の影響もあり，参加機，ディスプレイフライトともやや低調。上はエルスワース空軍基地28BWのB-1B。下３枚は大西洋艦隊の空母セオドア・ルーズベルトから飛来したF-14（VF-84/AJ202），F/A-18（VFA-15/AJ300），A-6E（VA-36/AJ500）で，カラフルな塗装だった。右下はイスラエルから単機参加したウエストウインドF1123。



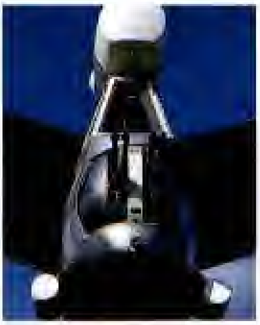








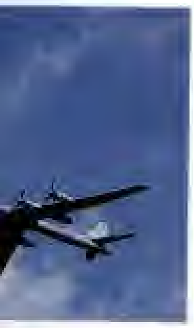
オーストラリアから遠来のF-111C。悪天候が幸い（?）した見事なトーチング（燃料を放出し、それにアフターバーナーの火を引火させる）をみせた。右と下はTu-95MS。21日3時すぎに飛来して以来、ファンの関心を集めっぱなし。フライトは22日にIl-78マイダスと2機で行ない、空中給油スタイルを披露した。













DORAGO

Photography by Randy Jolly



LADY U.



今でこそU-2Rは在日米軍基地のオープンハウスで公開展示されるほど身近な存在となっているが，本機のオリジナルとなった初代U-2は，CIAの指示によって極秘計画として開発されたスパイ機であった。空軍当局によってその存在が明らかにされた後も，長い間高高度気象偵察機としてカモフラージュされ，ソ連領内奥深くで撃墜されるまでその正体を明かそうとはしなかったのである。そしてその後継機U-2Rも，CIA資金によって極秘のうちに開発され，大幅な性能向上を達成して60年代後半に完成した。

U-2Rは高度の能力を有する戦略偵察機であり，場合によっては先代U-2と同様，スパイ飛行に使用されることも少なくなかった。

続くTR-1はU-2Rとほとんど変わらない機体ながら，その開発目的はワルシャワ条約機構軍の脅威に対抗するためのバトルフィールド・サーベイランスであり，シリーズ中初めて公の承認のもとに開発・生産が行なわれた。いずれにせよ3代にわたるU-2一族誕生の背景には東西冷戦という厳しい現実があったわけだが，その体制が崩壊した今日もU-2Rの存在価値はいささかも損なわれてはいない。

（解説：松崎豊一）

このページはいずれもビール空軍基地における9RW/1RS（T）のクルートレーニングの模様である。上はタッチダウン直前のU-2RT複座トレーナー（BB 80-1091）。本機の離着陸特性は初代U-2に比べれば大きく改善されている。右ページ上は出発地点に向かうU-2R（BB 80-1076）でサポートの車2台が付き添っている。右3枚はメンテナンス・クルーの動きを追ったもので，右端はフライトを終えたパイロットのシューズからラダーペダル固定金具を外しているところである。





U-2Rは基本的にはジェットエンジン付き高性能ソアラーである。その上昇限度は75,000ft以上，航続距離は10,000km近くに達し，しかもカメラやセンサーなどのペイロードは1.8tにもおよぶ。

このような特異なキャラクターを持つ航空機は他に存在せず，それゆえにこそ冷戦構造解消後唯一の軍事超大国として生き残ったアメリカにとって，今も最も重要な情報収集プラットフォームであり続けているのだ。

なお，戦場監視機として作られたTR-1Aも1991年12月以降U-2Rと呼ばれており（TR-1BはU-2RTと改称），両者はミッション・スーツの換装により，高高度写真偵察，SIGINT，戦場監視など，いずれのミッションにも対応可能な機体となっている。

U-2R/RTを運用する部隊は，ここに紹介するビール空軍基地9RW(1RS(T)と99RSを隷下に持つ）とRAFアルコンビュリー（英）の95RS，烏山基地（韓国）の9RW Det.2，RAFアクロチリ（キプロス）の9RW Det.3，アル・タイフ（サウジアラビア）の9RW OL-CHである。このうちワルシャワ条約機構軍解体で当面の仮想敵が消滅した95RSは93年中に解隊されるが，米本国の9RWを除く他の3つのU-2R展開地の近くには，いずれも世界平和に重大な影響をおよぼしかねないトラブル多発国ないし地域がひかえているのだ。したがってアメリカが，国連平和維持活動の先頭に立って行動する姿勢を維持している限り，U-2Rの出番は増大することはあっても減少することはないと考えてよい。

スパイ機という暗い星のもとに生を受けたU-2が，今や新世界秩序構築のために働こうとしているのは，まさに歴史の皮肉以外の何物でもないが，U-2の生涯を人の一生に例えれば，波瀾万丈という言葉がこれほどピッタリと当てはまる飛行機はほかに見当たらないのではないだろうか。

ACKNOWLEDGMENT：Special thanks to Colonel Buzz Carpenter, Major Paul "Admiral" Nelson, Captain Keith "Spike" Gentile, Captain Mark Tirrel, and Ssgt. Mike Digiordano of 9th WG.







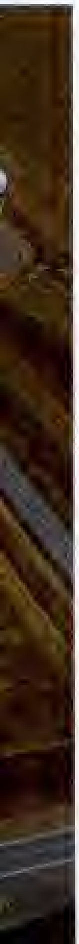


↑　ビール空軍基地にファイナル・アプローチ中の1RS（T）のU-2RT。視界のよい後部キャノピーを設け教官席としたモデルで，3機製作された。与圧は前後席が分離した構造となっており，もちろん計器類，フライトコントロール系は完全なデュアルタイプ。

↓　ビール空軍基地上空で深いバンクをとるU-2R（BB 80-1086）。下方にゲートガードとなったSR-71Aが見える。U-2とSR-71はともにスカンクワークスが生んだ稀代のスパイ機だが，後者は費用がかかり過ぎるという理由で早目の退役に追い込まれた。









スパン31.5mの長大な翼を拡げて飛ぶU-2R（上・下）。本機の翼面積は93m²と広いものだが，その構造重量は驚異的に軽く，1m²あたり15kgを切る。また初期のU-2は操縦性に難点があって，とくに着陸操作が難しいのが欠点だったが，U-2Rの主翼はこれらの軽減に重点を置いてデザインされた。すなわちエルロンの面積は拡大され，リフト/ロール・コントロール用スポイラーがフラップ前方に増設されたほか，中央翼前縁には手動式のストール・スリップと呼ばれる装置を付けて揚力をコントロールできるようにしたのである。

← 9RW/1RS（T）でトレーニング用に使用されているT-38A（BB 64-13281）。カラースキームがU-2Rのそれとまったく同一である点が興味深い。テイルコードも同様に赤で記入されている。











U-2Rの飛行姿はドラゴン・レディの名に恥じぬ優雅なものだが、その細部は特殊な任務に応じた数々の工夫が凝らされている。上小写真2枚は左右両翼端に付けられたRWRアンテナポッド。下はEベイと呼ばれるセンサー・コンパートメントのハッチ（下面）とインテイク内に設けられたオイルクーラーのルーバー。右はポゴと呼ばれるアウトリガー。





F-1 三沢のポートフォリオ

航空機写真にもいろいろな撮り方があるように思う。35mmカメラで動き回って連写するようなものもあれば，写真館の肖像写真のようなものもあるはずだからだ。空撮におけるシーンの設定では，その機体のその機体らしさ，その機体の晴れがましさ，といったものを求めたいといつも思う。連写可能な小型カメラを使いながらも，肖像写真を撮るような気分で撮った三沢のF-1。（瀬尾 央）





警戒航空隊のE-2Cに接近する8SQのF-1。速度域が異なるため，かなり突っ込んだ姿勢のE-2Cと，かなり頭上げのF-1が並ぶ。#461は今年4月に領収したばかりの1機で，AWACS配備の遅れから追加配備されたものである。警空はあと2機の配備を待っているが，今年11月には同部隊は発足10周年を迎える（前ページ・右）。



対艦ミサイルASM-1を装備した8SQのF-1が編隊を広げ，200ftの超低空をいく(下)。まったく低い。この高度における高速飛行には，数値では語れない相当のものがある。遠い編隊僚機の高度維持は，長機が水平線に接するように占位することである。黄赤に塗られたこの模擬弾はシーカー付き，白いものは搭載訓練用（右）。







F-1は色あいが比較的派手な迷彩をまとっている。列線では目立つこの迷彩も，晴れた日に上空で観察すれば，かなり考えられたものであることが分かる。田畑と植生のない用地の組み合わせ＝日本の乱開発迷彩といった雰囲気だ。3SQのF-1が訓練空域に向かう（左）。

ASM-1による対艦攻撃の超低空飛行を行なった後，サークリング・アプローチをしながら滑走路に向かう8SQのF-1。三沢のレンジはさほど遠くはないが，雲の様子はまるで違う。春の天候でもこうなのだから，冬季の気象に対する緊張感には大きなものがある（下）。





今年度の航空訓練展示では，部隊念願の国産スマート爆弾が公表された。ASM-1の目標対処能力を向上させた後継ミサイル，ASM-2も試験を終了した模様だ。支援戦闘部隊ではもとより任務に多様性があるが，ソフィスティケートされたアーマメントが増えれば，それを使いこなすため訓練内容もまた変わっていくだろう。支援戦闘を主たる任務にするF-1だが，日常的には戦闘爆撃に増して対戦闘機戦闘が重視されている。翼端のランチャーにAIM-9Lを装備し，翼下の増槽を外した3SQのF-1がACMに向かう（左）。













大編隊飛行は部隊の華であるが，F-15などスパンのある機体では旋回など容易ではなく，どの戦闘機部隊でも見られるわけではない。三沢では9月12日に航空祭を予定しているが，今年もF-1の特性をいかした大編隊飛行が行なわれる。支援戦闘（戦闘爆撃）部隊が効果ある対地攻撃を行なうには、多数機による同時異方向攻撃が決め手となる。そのためにも編隊行動はお家芸なのである。航空祭では模擬対地攻撃も行なわれる。それは，F-1に加え，F-16やAH-1Sとの競演となるそうだ。パラシュート降下も予定されている。





前ページの3SQの9機編隊、そしてこのページの8SQの6機編隊と見事なパレード・フォーメーションを見せる三沢3AWのF-1。公開用の特殊な編隊で、実働訓練に用いられるコンバット・フォーメーションとはまったく異質の見せるための演出である。



Photography by Hiroshi Seo



カムチャツカ半島の現在(いま)

PETROPAVLOVSK-KMMCHATSKIY NOWADAYS



Photos by Go Abe

東西冷戦のさなか，旅客機の中から隠し撮りしたソ連機の写真は，西側の軍事情報畑の人々がその価値を最大限に評価，活用したものだった。そうした人間の何人が，一般雑誌に氾濫する極東ソ連軍（ロシア軍）の現在の姿を想像し得ただろうか。このページはカムチャツカ半島東岸，アメリカ国境（アラスカ）まで700km足らずの位置にあるペトロパブロフスク・カムチャツキーの，その空の玄関，ペトロパブロフスク空港の現在のようすである。対米の最前線軍港を持つ要衝らしく，先ごろMIG-23が引き揚げたことが確認された南千島列島（北方領土）択捉島のブレベストニク飛行場などと比べるとその設備は未だに強固，機材はもとより，隊員の士気など充実度は比較の対象にすらならないほどに完備されていた。



【上・上段とも】 防空戦闘機MIG-31フォックスハウンド。サハリンにも同機の存在が確認されており，主力迎撃機としての態勢が整いつつある。



【上】 エプロンから外れた空地に駐機する汎用ヘリコプター，ミルMI-8ヒップC。後方の高圧線鉄塔や建物など，大掛かりな施設が確認できる。

三〇五の転機

第305飛行隊F-4EJスペシャルマーキング機のさよならフライト



THE LAST PHANTOM in 305SQ



Photos: Yutaka Yuzawa/KF, Yukihisa Jinno/KP



空自７番目のイーグル・スコードロンとしてF-15の配備が進んでいた百里第７航空団の第305飛行隊で７月20日、同隊のF-4EJ最後のフライトが行なわれた。当日フライトに臨んだ同隊最後のF-4EJ（87-8409）の胴体側面には、左にさよならファントム、右に同隊開隊15周年を記念するスペシャルマーキングが描かれた。



このさよならフライトは通常の要撃戦闘訓練として、同隊が現在保有するF-15J（02-8916）、T-4（06-5646）、T-33（71-5317）をともなって実施され、帰投時には４機による異機種編隊飛行を基地上空で披露する予定になっていたが、あいにくの天候でキャンセルとなり、飛行隊長、山本"BACCHUS"忠夫２佐操縦のF-15Jとの編隊ローパスのみが行なわれた。なお、F-4EJ最終フライトを担当したのは、前席がF-4EJ飛行班長、北"MAC"雅実３佐、後席が菅沼"BAB"喜和３尉の両名で、地上では百里航空祭にも登場したスプーク（ファントムボーイ）や隊員が見守った。

同隊がF-4EJを手離したことにより、一時は３個F-4飛行隊を擁したファントム・ネスト、百里に残るファントムは、第501飛行隊所属機のみとなる。



↑　１番機のF-15Jに続いてランプアウトする#409を、敬礼で見送るスプーク。第305飛行隊のF-4EJは、６月中にはアラート任務を解かれ、この日に至っている。
↓　着陸した#409が、右側面のマーキングを披露するために逆からスポットインする。後方には、最終フライトに同行したT-4、T-33、F-15Jの姿も見える。







↑ 訓練終了後，曇天を突いて百里R/W03に編隊で低空進入するF-4EJ（#409）とF-15J（#916）。
【左・下３枚】 #409に描かれたスペシャルマーキング。左右側面のさよならファントム，305SQ15周年記念マークのほかに，左右のインテイクベーンには同隊戦競参加機でお馴染み，宮本武蔵の二刀流と「梅丸」マークを組み合わせたマークが入っている。





↓ フライト終了後に行なわれた，関係者が集まっての記念撮影。F-4EJ最後の戦競，'92戦競で優勝を飾った同隊からもF-4は姿を消し，空自に残るファントム・スコードロンは，EJ改，RF装備部隊を含めても301，302，306，501の合計４個飛行隊だけになってしまった。





空自304SQ 西垣隊長 ラストフライト

Photos by Masanori Ki
撮影：神 雅範

福岡県築城基地第８航空団第304飛行隊の飛行隊長であった西垣義治２佐の転出にともなうラストフライトが７月28日に行なわれ，愛機924号機（戦競時の西垣２佐搭乗機）にスペシャル・マーキングが施された。平成４年度戦競に大きな烏天狗を描いて出場した第304飛行隊機だったが，この日のマークもこの天狗をアレンジしたもの。キャノピー下方の胴体両側面に大きくグレイで再現された。また，胴体左側のインテイク後方には，「COSMO! LAST FLIGHT 91.8～93.7」と書かれている。結局この日は雨天のため，フライトはキャンセル，地上滑走（エンジン・ランナップ）のみで西垣２佐は隊長としての最後の務めを終えた。



BIGGIN HILL INT'L AIRFAIR

ホリデイ in G.B.①



エアショーの定番ともいえるパッチ&ステッカー屋。欧米の有名な部隊のパッチはほとんど手に入るが、最近は丹念に探せばロシアや東欧諸国のものも入手できる。

出店エリアに展示されていたハリケーンとB-17のスケールモデル。

各地のエアショーでその雄姿を見せてくれるB-17G"サリーB"もボランティアたちの努力で維持されている。映画「メンフィスベル」の撮影に使用された関係で米軍709爆撃中隊の塗装となっている。3番エンジンカウルの黒と黄のチェッカーは本機を英国に持ち込んだテッド・ホワイト氏（飛行機事故で死亡）を記念して描かれた。

ビギンヒル・インターナショナル・エアフェア

Photo & Text by

[illegible]

[illegible]



↑　ダクスフォードから飛来した，Bf109G-2グスタフ。本機は1943年にシシリー島で捕獲され英空軍で各種テストに供された。民間のボランティアたちにより19年かけて飛行可能な状態にレストアされ，1991年3月17日初（再？）飛行した。

↑［右ページ］ダクスフォードの，オールド・フライング・マシーン・カンパニー所属のスピットファイアMk.IXB。この機体は1943年に製造され，同年8月と9月にFw190を各1機撃墜した記録を持っている。このシリアルナンバーMH434はいくつかの映画に出演している名優でもある。

→　3機編隊で飛行するクランチ・フライング・サーカスのステアマン。4月に厚木でも公開されたウィング・ウォーカーの飛行だが，英国でもその手に汗を握る演技は人気が高く，スリリングなシーンのたびに大歓声がわきおこった。





↑　昨年に引き続いて姿を見せたロシアの民間アクロバットチーム，テストパイロッツのSu-27。今回はテイルナンバー595の単座型と同597の複座型が参加し，2機での演技と単座型のみでの演技をそれぞれ披露した。ロシア勢の西側ショーへの積極的参加は相変わらず。



↑　BAeホークは1977年から英空軍で使用されており，レッドアローズの使用機としても有名だが，このブラックホークは単機でデモフライトを行なう機体。以前はグレイに塗装されていたが，視認性を高めるために現在は黒色になっている。





↑ バトル・オブ・ブリテン・メモリアル・フライト（BBMF）所属のハリケーンMk.IIC。このシリアルナンバーPZ865はハリケーンの最終生産機で，1944年8月にロールアウトした。実戦部隊には引き渡されずホーカー社で保管され，1972年3月にBBMFへ寄贈された。



↑ 1987年に墜落事故を起こし，その後復元作業が続けられていたこのブリストル・ブレニムは今年5月に再度よみがえった。合計6,000機あまりが生産された本機も現存するのはこの機体のみである。なお，ブレニムは当初ブリテンと名付けられていた。



↑ 現在飛行可能な唯一のデ・ハビランド・モスキートはブリティッシュ・エアロスペース社の所有で1945年に製作されたもの（T Mk.3）。1963年に英空軍からわずか100ポンドで払い下げられたが，現在ではその値段は想像もできない。現存するのは世界で約30機とのこと。



↑ 第二次大戦でドイツ戦艦ビスマルクを撃沈して有名になった英海軍の雷撃機フェアリー・ソードフィッシュ。客観的に見ればこの複葉の雷撃機は米国や日本の同型機と比べて遅れていたが，ジョンブル魂を最も良く表わす機体として人気がある。





[illegible]

ホリデイ in G.B.②　ダクスフォード・フライング・レジェンド・ディスプレイ

DUXFORD FLYING LEGENDS

Photos & Text by [illegible]

[illegible]





↑ 同型の航空機によるフォーメーション・テイクオフはディスプレイの中でも重要な位置を占める。アメリカ海軍のディスプレイの幕開けとして，ダクスフォードの主滑走路を，米海軍のVF-17の塗装をしたTFCのグッドイヤー製FG-1Dコルセアが，OFMCのFG-1Dを従えて離陸準備が整う。



↑ 1939年当時のRAFのフロントラインで活躍したグロスター・グラジエーターも歴史の１ページを飾る機体である。シャトルワースに保管されているこの航空機は，このタイプでは飛行可能な最後のもので，グラジエーター数機から使用可能な部品を集めて作られている。



↑ アメリカ海軍のディスプレイに参加すべく，F6FならびにF4Fに続いて離陸する，TFCのF8F-2Pベアキャット。この機種も，アメリカのパイロンレース（Pylon Race：パイロンこと目標塔を立てて行なうレース）以外ではなかなか見ることのできないもののひとつである。初期のグラマン戦闘機に比べると，この機種は小型で，1940年代のヨーロッパでの戦闘機技術概念に近いものである。なお，左ページは，上からFG-1Dコルセア，P-38J，P-40M。



↑　写真左から，スピットファイアTr9（ML407/G-LFIX），スピットファイアFR.XIV（MV293/G-SPIT），スピットファイアLF IXE（ML417/G-BJSG）。２機のMark.9は，機体上部がオーシャングレイとダークグリーン，機体下部がミディアムシーグレイといった典型的なRAFの第二次世界大戦当時の塗装が施されている。FR.XIV（MV293）は，機体全体がシルバーで，これは典型的な第二次世界大戦直後のRAF戦闘機の外観である。







↑【左】　TFCのドルニエBu133ユンクマイスタ ー（G-AYSJ），ディスプレイ当日の早朝に撮 影されたもので，コクピットカバーが掛けら れたままである。この機体はLuftwaffe（ドイ ツ空軍）の戦前のエアロバティックチームの リード機の塗装が施されている。

↑　飛行可能な最後のBf109。これはフライト ラインで飛行前の点検を受けるべく，整備員 の到着を待っているところである。Werk No 10639のこの機体は，III/JG77に所属してい たが，戦闘中に受けたダメージが原因で放棄 されたものである。

←　息を飲むような素晴らしいディスプレイ を見せたのは，当日登場した大型機のひとつ であるADスカイレイダー。



HAWK for Swiss Air Force Pilot School

スイス空軍のホーク練習機

Photography by Christophe Donnet





スイス空軍がバンパイアの後継機として，BAeホークを選定してから今年で早くも7年が経過した。1990年1月31日に引き渡された1号機（U-1251）を皮切りに，現在20機のホークMk.66が，パイロットスクール（Pilotenshule=PilS）において高等飛行訓練に用いられている。

Mk.60シリーズは，ホークの最初の輸出型Mk.50シリーズの改良型でエンジンをロールスロイス／チェルボメカ・アドーア861（5,700lb）に換装，591ないし864ℓ（156/228USgal）のドロップタンクを装着すれば，搭載量，航続性能とも3割近く前シリーズを上回る高性能機である（最大速度マッハ0.88，航続距離2,964km）。

なお，現在の所在基地はシオンの第55飛行隊とエンメンの第255飛行隊となっている。







ACKNOWLEDGEMENT : The author would like to say thank you to Corps Commander Fernand Carrel, Colonel Bernard Revaz, Colonel Rudolf Wicki, Major Georges Fleury, Flying Officer Olivier Queloz and Mr. Alain Burner for their support in the preparation of this photo-report.

Christophe Donnet



【左ページ2枚】　上はアルプス上空を飛ぶホーク（U-1253）。塗装は本家と同じ，RAFトレーナー・スタンダード・スキーム。下は脚／フラップ・ダウンのホーク。

【上段】　教官と学生たち。向かって左端が，パイロットスクール司令，ルドルフ・ピッキ大佐で以前はアクロバットチーム，パトルイユ・スイスのメンバーだった。

【左中・左】　スイス空軍のハンターF.58は1995年までに全機退役の予定で，すでに90年から新しい学生の教育はハンターでは行なわれておらず，F-5Fに移行している。左は基本練習機として使用されているPC-7（A-933）。

【上2枚】　ホークMk.66のコクピット・メインパネルと第255飛行隊のパイロットパッチ。



Photos : Tetsuya Kakitani

KF Special File



Photo : Yuji Do



【上・中】７月の東京サミットに出席した米クリントン大統領の搭乗に備え，C-5で東京に運び込まれた専用ヘリコプター，HMX-1のVH-60N"マリーン・ワン"（163261）。７月６日から，赤坂プレスセンターのハーディ・バラックスでスタンバイしたが，結局大統領搭乗のミッションには使われなかった。クルーは12時間シフトで交換したが，中写真手前には，そのクルー運搬用のUH-60Aが見える。

→ ５月23日のNASパタクセントリバー・オープンハウスに展示されたTW-2/VT-22のT-45A（B702/163602）。訓練空母「USS FORRESTAL」の艦名が記入されている。



Photo : Yuji Doi

↑ 左ページのT-45Aと同じく，NASパタクセントリバー・オープンハウスで展示飛行中のオシアナ基地所属VF-101のF-14B(AD111)。垂直尾翼のマークが大きくなり，ガイコツの目が赤くなった。主翼前縁にはニックネーム「GRIM REAPERS」と記入されている。

【右・下】解散を前に，スイス空軍第２飛行隊のハンターF.58の１機（J-4138）が，スペシャル・マーキングを施した。右半分が赤，左半分が白というものだったが，白部分は雨対策が万全でなかったため，御覧のように流れてしまった（右）。



Photos : Christophe Donnat







ヨーロッパを代表するアクロバットチームとして，イタリア空軍のフレッチェ・トリコローリ，イギリス空軍のレッド・アローズと共に不動の地位を築いているのが，フランス空軍のパトルイユ・ド・フランス。8機のアルファジェットEによって繰り広げられる25分間のプログラムは，その高度な内容で定評がある。1953年にF-84Gのチームとして活動を開始したパトルイユ・ド・フランスにとって，1993年は記念すべき40回目のシーズン。10月にホームベースのサロン・ド・プロバンスで予定されている40周年記念エアショーまで，今シーズンは尾翼に特別のロゴマークを入れ，ヨーロッパの空を飛び回る予定となっている。



BREITLING
1884



← 今シーズンのパトルイユ・ド・フランスのパイロット達。左から6番機のレジス・ユーイェ大尉，8番機／セカンド・ソロのピエール・シーシャ大尉，2番機のジャック・ペレ中尉，1番機／リーダーのフィリップ・コナン少佐，3番機のフィリップ・ラロア大尉，4番機のウイリアム・クルツ大尉，7番機／リード・ソロのファブリス・ゴラン大尉，5番機のダニエル・マンソー大尉

→ こちらは1993年シーズンの整備員。アメリカのチームなどに比べると，その所帯の小ささには驚かされる。なお機体の前席に見えるのが，シェフのシャーリー大尉。





ダッソー・ブレゲー社仕様のブライトリング・オールド・ナビタイマー（非売品）



↑ "La Bombe" と呼ばれる下方開花。ショー・センター左側から進入した6機が，90°緩降を採ってからセパレーションを取っていくもの。以前は6機が同時に，対称的に離れていくスタイルだったが，今シーズンからは3枚，6枚と花びらを重ねる2段階の開花に変更されている。

→ ソロ機のパイロットが，慎重にメイン・フォーメーションとの間隔を計ってブレークのタイミングを探る。8機のマス・フォーメーションで見せるプログラム前半が終了すると，2機のソロがブレーク。ショーは，よりダイナミックでスピーディーなプログラム後半に突入する。



← ショーセンターに8機がスーパー・バランス・フォーメーションで進入。アウター・ウイングのソロは，早くもフォーメーション変換の機動を開始している。多数機ならではのバラエティに富んだフォーメーションとダイナミックな変換機動は，ヨーロッパのチームならでは。













↑ リーダーを中心に450ノットでプル・アップ。ディアモン（ダイアモンド）フォーメーションでループ。ダイアモンドとは言え，8機編成のパトルイユ・ド・フランスにおいては，最後尾の1機が欠けた形。逆に中心の1機を抜いてシンメトリーを保ったフォーメーションは，ロザンジ（菱形）と呼ばれる。

→ “スピード・ブレーキ・イン”“フラップ・イン”。プログラムを終了してトレイルでタキシーイン。空中ではもちろんのこと，ウォークダウンからタキシーインまでの一糸乱れぬチームワークこそがアクロバットチームの持ち味。



← 機首左側面にはチームの伝統のクレスト。機体をシンボライズしたデザインが，9機なのは，マジステール時代のものを継承しているため。右側面には，チームが所属するフランス空軍大学のクレストがシルバーで入れられている。





ブルーエンジェルス仕様のブライトリング・クロノマット(非売品)



レッド・アローズ仕様のブライトリング・エアロスペース(非売品)



'91スイス・エアーショー50周年記念のブライトリング・ニュー・ブルトン(非売品)



フレッチェ・トリコローリ仕様のブライトリング・クロノマット(非売品)



サンダーバーズ仕様のブライトリング・エアロスペース(非売品)



キビアンカ仕様のブライトリング・エアロスペース(非売品)





YOKOTA

は今年も雨が降った……

JUL.24-25, 1993

撮影：仙田司朗／本誌
神野幸久／本誌













「この時期に開催すると雨に降られるから……」こうした理由から，毎年のように開催日の変わる横田基地フレンドシップデーが7月24，25日の両日に行なわれたが，それでも明けない梅雨と台風4号のおかげで今年も雨にたたられた。

今年は諸般の事情からフライバスが直前にキャンセルとなり，B-52以外には目玉もない（ぜいたくな話だが……）外来展示機の列にはF-14をはじめとするCVW-5所属機も姿が見えないなど，エアショーと呼ぶにはあまりに寂しい内容となったが，店やステージは雨に負けないいつもどおりの盛り上がりを見せていた。

↑　今年飛来したB-52H(61-0036)はワシントン州フェアチャイルドAFB，92BW/325BSの所属で「FC」のレター付き。

【左5枚】上から初来日の海兵隊部隊，VMAQ-3のEA-6B(MD05/163033)，「MJ」レターのF-16C（86-0355）と「YJ」レターのC-130H（74-1685）の揃いぶみ，横田名物の夜景のモデルとなった第305飛行隊のF-15DJ（32-8080），フライトのなかった中で日曜日の午後早くに観客前でエンジンスタート，僚機とともに水しぶきを上げながら岩国へ向かって離陸したVMA-211のAV-8B（CF05/164115）。







Photos : Hideto Asato

← 7月10日，ホワイトビーチに停泊するLHA-3ベローウッド。佐世保を母港とするベローウッドには，沖縄の海兵隊地上部隊から選抜された31MEU（海兵遠征部隊）と，普天間のMAG-36/HMM-262を中核とする混成航空部隊HMM-262（C）が搭載され，MAGTF（海兵空地任務部隊）を編成する。HMM-262（C）はVMA-211から派遣されたAV-8Bを含めて全機「ET」のレターを付けており，定数ではCH-46E 12機，CH-53E 4機，AH-1W 4機，UH-1N 2機，AV-8B 6機が搭載されているはずだ（一部は格納甲板に収容）。



Photo : Hideto Asato

← 6月29日，嘉手納で撮影されたHMLA-169のAH-1W（SN312/162553）。92年11月からMAG-36にローテーション配備されていたHMLA-267と交替した飛行隊で，5月ころ普天間へ飛来したようだ。HMLA-267や，その前にローテーション配備されていたHMLA-367はいずれも200番台のモデックスを付けていたが，HMLA-169は珍しい300番台。HMLA-169には"バイパーズ"（マムシ）というニックネームを持つが，現在のインシグニアはエンジンナセルに記入された鉄十字と，バイパーならぬコブラを組み合わせたもの。



Photos : Hideto Asato

← 5月22日，嘉手納で撮影されたHMH-465のCH-53E（YJ05/162007）。7月号P.115で紹介したように，MAG-36にローテーション配備されていたHMH-361は3月下旬に帰国しており，それに替わる飛行隊が写真のHMH-465"ウォーホース"。カリフォルニア州タスティンのMAG-16からのローテーションで，増槽にはニックネームに因んだ馬跡のマークが記入されている。なお，小写真は6月にHMM-364と交替したHMM-265のCH-46E（155318）で，レターとマークを消した跡があるため人員のみの移動だろう（7月3日の嘉手納カーニバルで撮影）。



← 7月9日，東京サミットの予備機あるいは随員輸送機として来日，羽田の34番スポットに駐機していた独空軍高官輸送通信飛行隊（FBSt）のB.707-307C "HANS GRADE"（1002/19998）。92年2月号P.58で紹介したことのある機体だが，カラーリングがA310と同じ青と紺のストライプに変更されている。旧カラーリングと比較すると，垂直尾翼の国旗がかなり大きくなっている点が目立つ。先ごろドイツ軍がソマリアに展開した際，兵員輸送のためB.707 "OTTO LILIENTHAL"（1001/19997）も使用されたが，こちらはまだ旧カラーリングだった。

➡ もう１機，サミットの予備機を紹介しておくと，こちらは７月10日，羽田を離陸する仏空軍ET3/60 "Esterel"（第60空輸航空団第１飛行隊）のDC-8-72CF（F-RAFF/46130）。ET3/60はDC-8-72CF ３機とDC-8F-55 １機を保有しており，パリのシャルル・ドゴール空港に配備している。仏空軍はリエンジンしたとはいえ老朽化の目立つDC-8の後継機として，ロイヤルヨルダン航空のA310-304 ２機を輸出信用保証局経由で購入している。A310の１号機は貨客兼用に改造され，年内にもET3/60へ納入されることになっている。



Photo : Kiyotaka Akiba

➡ こちらも東京サミット関連だが，７月10日にエリツィン大統領の専用車ジルを積み込み，羽田を離陸するアエロフロートのIl-76MD（RA-78840）。尾部砲座の付いた準軍用型だが，さすがにGSh23L 23mm機関砲は取り外されていた。このほかレジスターは確認できなかったが，別のIl-76が羽田に飛来したらしい。ロシアンカラーのIl-76については名古屋などで多数が確認されており，すでに珍しい機体ではなくなっているが，これらはIl-76TDがほとんどで，ロシア国旗と「RA」レジのIl-76MDは本邦初登場ではないだろうか。


Photo : Kiyotaka Akiba

➡ ７月19日，名古屋で撮影されたエアニュージーランド（ANZ）のB.747-419 "MATAATUA"（ZK-NBS/24386）。普段はB.767-300で運航しているANZ/日航共同運航のオークランド-名古屋便（NZ/JL95/96便）だが，機材繰りの関係からかB.747-400が投入された。ANZは89年以来３機のB.747-419を受領しており来日もこれが最初ではないが，本誌では初掲載。何度か紹介しているように，ANZ機にはマオリ語のニックネームが付くが，本機の "MATAATUA" はカヌーの名前で，他の２機（ZK-NBT/24855，ZK-NBU/25605）には今のところなし。



Photo : Tohru Miyaji

➡ ７月６日，リオデジャネイロ-名古屋線に初就航したバリグ・ブラジル航空のB.747-441（PP-VPG/24956）。B.747-341のシップチェンジで，これに先駆けリオデジャネイロ-成田線にもB.747-400の投入が始まっている（７月２日にPP-VPH/24957が成田へ飛来，同機は20日には名古屋線に使用）。バリグにはこのほか，PP-VPI（B.747-475/24896，exN6009F）というダッシュ400もあるが，いずれもインターナショナル・リースファイナンス（ILFC）からのリース機で，94年から98年にかけて６機の購入分を受領する予定。



Photo : Hideaki Tsuji



Photo : NRS Press

← 7月16日，成田に駐機するソニーのファルコン900B（JA8572）。日本で新規登録される最初の900Bで，デモ機として使われるのかもしれない。機体は白地にブルー系のストライプで，胴体下部が濃紺で，垂直尾翼は上へ行くほど徐々に色が濃くなっていく。胴体ストライプの上に引かれた1本の金帯が，単調になりやすい同系色のカラーリングを引き締めている。そして乗降ドアの前には小さな「SONY」のロゴ，エンジンナセルには「Falcon 900B」の文字がある。なお6月の新規登録に本機は含まれておらず，7月以降の登録となるようだ。



← 7月11日，羽田で撮影された運輸省航空局のYS-11-104（JA8610/2003）。JCABは92年8月号P.137で紹介したように，JA8700を皮切りにYS-11のカラーリングをグレイ系のシックなものに変更した。しかし飛行点検機という性格上あまりに目立たなすぎたのか，このほど羽田の日東航空整備で垂直尾翼と主翼，水平尾翼端を赤く塗った。9月には新しい飛行点検機ガルフIVも入ってくるが，ファンの立場からは単に目立てばいいという赤尾翼など願い下げだ。FAAのBAe125のように，彩と美を兼ね備えたカラーリングもあるのだから……。



Photo : Tsutomu Okusawa

← 7月8日，宇都宮で飛行試験を続ける海上保安庁向けベル412"ほしずな"（JA6713/36052，exN5092J）。5月28日にもう1機（JA6714/36053，exN5091H）とともに新規登録された機体で，所有日は4月24日と28日。両機とも定置場は石垣空港で，第11管区海上保安本部石垣基地のベル212 2機（JA9525，9526）と代替する機体。複合材製4翅ブレードの412は212と比較して性能的に優れているばかりでなく，振動，騒音が少ないというメリットがある。低振動，低騒音は，長時間の救難ミッションをこなすクルーにとって不可欠な性能だ。



Photo : Ryosuke Mori

← 6月22日，名古屋で飛行試験を行なった中日本航空のAS332L1（JA6717/2394）。4月2日に名鉄協商が定置場仙台で新規登録した機体で，白地にライトブルーの斜めストライプという中日本航空のカラーリングを施している。中日本航空にとっては，JA9660（AS322L/2095，exN5803C），JA9965（AS322L1/2174）に続く3機目のシュペルピューマとなるが，6月末の時点でJA6717については所有者の移転や定置場の変更などは行なわれておらず，名古屋での試験終了後は仙台ベースで運航されることになるようだ。

→ 6月24日，IRANを終え名古屋のコンパスエリアへトーイングされるUF-104J（46-8600）。有人飛行可能なUF-104Jについては1月に部隊使用承認が下り，硫黄島基地隊UF-104運用隊で運用試験を続けている。しかし，初飛行からすでに3年半が経過しており，本機と1号機（46-8592）しかない有人/無人兼用のUF-104J（6年度に受領する3～8号機以降は無人専用でUF-104と呼ばれる）は，「地上」のパイロットの慣熟訓練や追加の飛行試験などには欠かせない存在となる。また，IRANのため名古屋まで飛んでくる機体もこの2機のみだ。



Photo : Yasu Niwa

→ 7月6日，入間のR/W17に着陸する飛行点検隊のU-125（29-3041/258215，exG-JFCX）。同機については6月24日に防衛庁長官から部隊使用承認が下りたため，7月1日付で飛行点検隊に配備されている。これにともない，胴体側面の飛行開発実験団のマークが飛行点検隊のエンブレムに変更された。また，J/ALQ-7を搭載したYS-11E改電子戦支援機も6月30日に部隊使用が承認されており，7月16日に入間で撮影された小写真のように，12-1163の垂直尾翼にあった飛行開発実験団のマークが消されていた。



Photos : Shinichi Sasaki

→ 6月中に川崎重工岐阜工場で撮影された，P-3Cの新造機（5093）。厚木の第4航空群第3航空隊向けの機体で，前胴上部に衛星通信用アンテナが追加されている。川重は2年度（第11次）発注の8機（#5089～5096）を6～10月，12月，94年1月，3月にそれぞれ1機ずつ納入する計画で，これらはすべて通信衛星アンテナ装備機。#5089は第51航空隊，#5090～5092は第4航空群第6航空隊向けで，第3航空隊向けの本機は10月納入予定。なお第12次以降は納入数が年間1～2機となるため，既存機に対しても同様の改修を施す。



Photo : Akihiro Sugiyama

→ 7月に新明和甲南工場で試験飛行を行なったUS-1A（9081）。オーバーホールを終えての飛行試験で，米沿岸警備隊がLORAN局を閉鎖していることもあって，今回のオーバーホールから垂直尾翼頂部にGPSアンテナを追加している。この角度からアンテナを確認することには無理があるが，垂直尾翼前縁のドーサルフィンにも小さなロッドアンテナが追加されるなど，小改修が施されている。GPS搭載はオーバーホールの際に#9077以降に限って適用される計画で，新造の#9083はもちろんGPS装備で秋ころには完成の予定。



Photo : Kihei Kitagawa











グラスノスチ（情報公開）が進んで風通しがよくなったとはいっても，ロシア空軍の第一線基地はまだまだ秘密のベールに包まれている。そんな中で，イタル-タスがこのほど配信した一連の写真は，第一線基地の雰囲気を充分感じさせてくれた。

↑　モスクワの北，ベジェツクに展開する航空連隊で，Su-27にR-73（NATOコードネームAA-11アーチャー）とR-27T（AA-10Bアラモ）を搭載しているところ。主翼端に追加されたジャミングポッドが，いかにも実戦部隊の機体らしい。

←　Su-27のAPU-73-1Dパイロンに R-73を搭載するところ。R-73には最大射程約30kmの基本型R-73A（PDM-1）と，射程約40kmまで性能アップした改良型R-73M（PDM-2）があるが，写真からは判別できない。ジャミングポット内側の複雑な形は模型ファン必見だ。

↙　こちらはシーカーのカバーを外したR-27T。主翼内舷が赤外線誘導のR-27T，あるいはセミアクティブレーダー誘導のR-27R（AA-10A）用APU-470ランチャー。

ロシア空軍機最新情報

←　訓練を終え帰投したSu-27UB(96)。複座型にはジャミングポッドは装備されていない。

↙　Su-27機上のアナトリー・シニツィン中佐。R-27/73のシーカーはヘルメットの指示システムとリンクするが，中佐のヘルメットにも見慣れぬ突起がある。

→　紛争中のオセチア，ウラジカフカスへAn-12で展開したロシア軍ウラル海軍歩兵部隊。

Photos : ITAR-TASS
Text : Junichi Ishikawa





英国博物館を訪ねて　Series 08　by Robert Rowe

MOSQUITO AIRCRAFT MUSEUM

SALISBURY HALL/ST ALBANS



モスキート航空機博物館



【前ページ】上はDH58モスキート（W4050）とC.24オートジャイロ。下はDH98モスキートTT.35（TA634）のロールスロイス・マーリン113/114エンジンナセル。
【左】DH58（W4050）の機首部。1940年11月25日に初飛行したモスキートの試作機として知られるこの機体は、クリアーできれいなラインが特徴。トレイナーイエローに塗られ、シリアルナンバーは黒で記入されている。
【下２枚】２枚ともW4050のクローズアップ。本機は試作機で、兵装の搭載は初めから考えていなかったが、爆弾倉は備わっていた。右はエンジンナセル部で、数少ない金属部分である。車輪の後方に泥避けが付いている。





Introduction

博物館に展示されているような歴史上に残る航空機を観察していて感じることがある。それは、こうした機体が現在まで存在していることが、実は希にみる幸運でしかないということである。今回紹介するMosquito Aircraft Museum／モスキート博物館に展示されている機体の数々もその一例である。

ロンドンの北、ちょうど高速道路M25付近に位置しているこの博物館は、航空専門の博物館としては、イギリスでも一番古いものであると同時に、完全な機体を展示している博物館としては一番規模の小さなものでもある。

Museum History

1958年、ウォルター・ゴールドスミス氏がSalisbury Hallを購入した。彼は、ここのトイレの壁の一部に鉛筆で走り描きされた設計図を見つけ、大変驚いた。不思議に思っていろいろ調べた結果、これはデ・ハビランド社のDH98モスキートの設計者のひとりが、ひとりきりで過ごした時間に描き残したものであるということが判明した。

時を同じくして、デ・ハビランド社の社員であったビル・バイルド氏は、DH103ホーネット、DH100シーバンパイア、ならびにモスキートの試験開発機を廃棄処分にするよういい渡されていた。産業的遺産を保護する重要性はほとんど認められていなかったころのことである。ホーネットは、残念ながら社命通りに廃棄処分にされてしまったが、なぜかビルはモスキートとシーバンパイアを処分しなかった。

この両氏によって、Salisbury Hallにモスキートを保管する小規模な格納庫を建設するための資金集めが始められた。そして800ポンドが集められ、格納庫も完成。1959年には初めて博物館が一般公開された。

それ以降、スペースの制限はあったものの、博物館の規模は確実に拡大している。1984年、新しい格納庫が開館された。それに加え、建物周辺の農地も購入された。こうして博物館所蔵の展示機を屋内に移動させ、修復作業を行なうことが可能となったのだった。

博物館での展示は、デ・ハビランド社と同社が100％保有していた子会社であるエアスピード社の製品に限られている。完全な機体が見つからないときは、その機体の一部が回収・展示されている。その一例としてあげられるのは、本館に納められているDH103ホーネットの一部である。これは、実際にはわずか1.5mほどの胴体後部にすぎないが、現存するDH103ホーネットの一番大きな部分と考えられている。

100％ボランティアによって運営されているこの博物館には、現時点では、完全な機体が10機、現在修復中の機体が４機、そしていろいろな胴体部分が集められている。博物館の会員は、世界各地に約800名を数えている。

Salisbury Hall

第二次世界大戦勃発の予感を感じ始めていたころ、英国政府ではRAFの規模拡大計画を開始していた。これによって、1930年代までは比較的小規模であった航空産業界も、その需要が急増される結果となった。

こうした急激な需要の増加は、航空機設計および製作に関するあらゆる分野において、新しい作業場の必要性を促した。また、製作ならびに研究開発の各所が空襲を受ける不安も手伝って、問題は深刻化していた。

しかしながら、サザンプトンのスーパーマリン社、ハットフィールドとスタッグレーンのデ・ハビランド社の航空機の研究開発に関しては、本社近くの空き家となっていた邸宅を使用することによって、この問題の解決に当てられた。

1938年、こうしてSalisbury Hallもデ・ハビランド社の開発場となり、ここでモスキートの設計が行なわれ、その試作機が製造されたのであった。また、モスキートだけでなく、DH100バンパイアとDH103ホーネットの開発もここで行なわれた。

当時の格納庫と作業場は、Salisbury Hallの南側に建っていた。そのころのコンクリートの床の跡は現在でも認められる。これは、現在の博物館の土台としてだけでなく、一部屋外で駐車場としても使用されている。

第二次世界大戦が終結した年までには、敵軍による空襲の不安もなくなり、設計チームもハットフィールドとスタッグレーンに帰っていった。格納庫は取り壊され、1948年、デ・ハビランド社はここから完全に立ち退いた。

その後、Salisbury Hallは、ゴールドスミス氏によって購入されると同時に、元来の住居目的の建物として使用され、現在では民間企業の事務所兼住居として使用されている。







【上】 DH98モスキートFB.6（TA122）。コースタル・コマンドの戦艦用攻撃機で，この型では現存する唯一の機体。側面の乗降用ドアはもともと下面にあったものが移設されたものだが，緊急脱出時にはプロペラに近いため，注意が必要だった。
【右2枚】 上はモスキートTT.35（TA634）のコクピット。パイロットと航法士のみの空間だったがそれでも狭く，ただラジエーターのため機内は常に暖かく，軽量の装具で搭乗した。下は同じTT.35の機体下部。脹らんだ爆弾倉によってトップスピードは落ちたが，B-17と同量の搭載能力があった。

On Display

展示機は，本館が所有する2機の完全な状態のモスキートを中心として，ほかに関連コレクションが展示されている。これら2機は，各々別の格納庫に納められている。

比較的大型の展示機は，屋外に展示されているが，天候から受ける機体の破損や腐食を最小にとどめるため，限定された数に抑えられている。

航空機に加え，デ・ハビランド社はエンジンやプロペラの製造でも知られていたが，自社独自のプロペラの製造を開始するまでは，製造権認可のもと，ハミルトン・スタンダード・プロペラの製造を行なっていた。この分野に関しては，デ・ハビランド社のチーフエンジンデザイナーにちなんで命名されている「FRANK HALFORD COLLECTION」がとくに設けられている。

THE SIR GEOFFREY DE HAVILLAND HANGER

昔からある博物館の格納庫には，モスキートの試作機が収納されている。また，ここにはエアスピードAS.58も展示されている。

DH88，ならびにDH91アルバトロス・エアライナーから得た経験を生かしながら，実際にこの軽量で，高速の爆撃機を生み出したのは，デ・ハビランド社の設計チームであった。

航空機の製造に関しては，非戦略資材であった木を使用，それゆえ，資材を扱う上での特殊な技術などは必要なかった。こうした事実も関係して，航空機産業界にしては珍しいことだが，平時は家具を製造していた会社が，この航空機製造を行なった。

軽量で，ハイパワーを誇り，見事な流線形をみせるこの航空機は，ドイツの迎撃戦闘機よりも高速の爆撃機であった。航空機自体が高速で飛行することができたから，当時のいわゆる爆撃機のように機銃による防御に頼ることも必要なかった。

とくに意識したわけでもないのだが，モスキートはヨーロッパ戦線において，最も撃墜率の低い機種となった。モスキートは，米陸軍のB-17と同じ量の爆弾を搭載してベルリンまで行くこともできた。対戦艦用にも使用され，戦闘機型は昼夜を問わず活躍していた。また，写真撮影用の偵察機型は，敵側から攻撃を受けることもほとんどないまま，あらゆる角度からドイツを偵察することに成功していた。

ドイツ側では，このモスキートを重要視して，ベルリン近くに，とくにNJGr 10を編成し，夜間の防衛に務めた。

モスキート試作機（W4050）は，1940年11月25日に初飛行を行なっている。Salisbury Hallには，飛行場などなかったので，飛行機は解体されてハットフィールドに運ばれた上でのことであった。この機体によってモスキートのハンドリングの素晴らしさが実証された後は，多くの機体がSalisbury Hall周辺の野原から飛び立っている。

この格納庫には，モスキートの伝説に関連したものが展示されている。その中でも，モスキートFB.Ⅵから開発されたモスキートFB.XVIIIに取り付けられた57mm砲には，とくに注目したい。モスキートFB.XVIIIは，わずか30機しか製造されず，対Uボート作戦用としてコースタル・コマンド飛行隊に配備された。

初飛行を行なった当時は，全体をトレイナーイエローに塗装されていたモスキートだったが，とくに驚かされるのは，そのサイズである。機体内部に目を向けると，まず，ぎっしりと装置の詰め込まれた小さなコクピットが目に入る。これは，当時の典型的な英国の航空機のコクピットであるといえよう。左側に座るパイロットには，ちゃんとした座席が備えられているが，ナビゲーターは主翼桁に腰掛けているのも同然である。コクピットの入り口は，小さなハッチで，ハシゴを使用して入るようになっている。このハシゴは，折りたたまれるとハッチの入り口に収納できるようになっている。

THE MAIN HANGER

このメインハンガーは，本館で一番大きな格納庫であるため，屋内に展示されているコレクションのほとんどがここに集められている。

ここに展示されているモスキートTT.35（TA634）は，見学者がこの建物に入って最初に遭遇するものである。展示機は，もともと爆撃機として製造されたが，RAFに配備されると同時に標的曳航機に改造された。

本館で展示されている機体の多くがそうであるように，この機体も映画に登場してその存在を生き永らえたといえる。この機体は，映画「633 Squadron」のスター的存在を果たしたのであった。また，博物館では1971年から，後期のモスキートであるこの機体と，試作機の比較を行なっているが，根本的な違いは認められていない。よ



【上】 DH110シービクセンFAW.2（XJ565）。デ・ハビランド社がホーカーシドレー社に吸収される前の最後の航空機。塗装はHMSイーグル搭載のNo.899sqnで，上面はダークシーグレイ，下面ライトグレイ。

【下】 DH100バンパイア（J1008）。現在，長期にわたった修復作業が終わろうとしているところで，すべての金属部分のチェックも終了した。ただし，飛行可能にするまでには至っていない。



りパワフルなロールスロイス・マーリンエンジンが搭載され，より多くの兵器を運ぶために爆弾倉を膨らませたりしているが，空気力学的にはほとんど変化していないのである。

モスキート（TA634）の隣にあるのは，モスキートFB.Ⅵ（TA122）の胴体部である。この機体の修復は現在長期計画で進行中だが，完成した暁には，新しく戦闘爆撃機型として博物館に加わることになろう。この機体と爆撃機型の間には大きな相違点がある。ノーズ内部は空ではなく，4×20mm砲が納められている。爆弾倉は短く，ノーズ部分下方に機関砲が備えられているため，入り口用ハッチの替わりに，胴体右側にドアが取り付けられている。外観から分かる相違点としては，これらのほかにも，ワンピースのウインドスクリーンが，ツーピースの爆撃機用に替えられている。

現時点では，修復作業は始まったばかりで，塗装前の胴体部のみが展示されている状態である。したがって，こうした相違点は，外観から見て分かるものでしかない。

本館では，初期のデ・ハビランド社の航空機にも注目している。たとえば，DH82Bクイーンビー（K3584）の残余物などが壁に掛けられている。これは，いわば木製の水に浮かぶタイガーモスともいえるだろう。この機体は英国海軍の戦艦に搭載され，ラジオコントロールで操作されることもあった。巡洋艦や戦艦などのカタパルトから発進され，対空戦演習では実物のターゲットとして使用されていた。

多くの博物館では，軍用塗装を施したDH82Aタイガーモスを展示している。ここに展示されているタイガーモス（G-ANRX）も，その一例である。本機は，1939年RAFにおいてN6550としてそのキャリアのスタートを切り，第二次大戦中は，他の多くのタイガーモスとともに，訓練用機として使用されていた。1954年には，民間リストに登録され，農業用の空中散布機に改造された。前部コクピットは，ホッパーに改造され，車輪の間には散布アプリケーターが取り付けられた。展示機は，この形態のタイガーモスとしてはイギリスに存在する最後の機体で，シルバーのドープ塗装の行なわれた部分とレッドのラインは，通常博物館でみることのできるブラウン，グリーン，そしてイエローのRAF訓練用機とは違った一面を楽しむことができる。こうした航空機は機体の大部分が改造されてしまったので，ほとんどが2シートに改造され直したり，あまりにもリスクの高い低空飛行を行なったために事故にあったりして破壊されてしまったようだ。

ここでは，ほかにもDH94モスマイノール（G-AFOJ）ならびに，DH87Bホーネットモス（G-ADOT）が展示されている。DH94は，現在修復作業待ちの状態で，結果次第では，再び空に舞い戻る可能性もある。DH87Bは，展示されている位置があまりよくないので，視界に入りにくく，見落としやすいが，機体は2シートの典型的なデ・ハビランドのシェイプで，機体全体がシルバー仕上げになっており，グリーンのラインが入れられている。

デ・ハビランドの訓練用機としてはほかにDHC.1チップマンクT.10（G-BBNC）があげられる。これはRAFでWP790として活躍していた当時の外観で展示されており，大学飛行中隊（University Air Sqn.）のマーキングが施されている。

ジャーマンBFS（Bundesanstalt fur Flugsicherung／ドイツのATC）の色彩が施されているのは，DH104 Mk.6（D-ISFB）である。この機体は，飛行場のラジオ，ならびにレーダーアプローチの精密度を確認するために使用されたものである。

デ・ハビランド社のマーケットは，第二次世界大戦後，大きく変わった。すなわち当時，最も強力で信頼のおける独自のジェットエンジンを使用した戦闘機を製造し，航空業界でも大きな存在を占めるようになったのである。

館内には，スイス製のDH100バンパイアF.6（J-1008）があるが，これは現在のところ修復作業中である。また，これより後期の訓練機であるDH115バンパイアT.11（XE985）も展示されている。

バンパイアの開発の過程もここで見ることができる。本館に2機あるDH112ベノムのうち，NF3（WX853）は屋外に展示されている。一方，FAW.22（XG730）は，目下，メインハンガーでの修復作業が終了しつつある。

OUT OF DOORS

格納庫の収納スペースと，各機体の大きさの関係から，展示機の一部は屋外に展示されている。比較的大型の民間航空機などは，胴体の一部のみが展示されている。

デ・ハビランド社の商業用エアライナーであるHS.121トライデント2E（G-AVFH），ならびにDH106コメット1A（F-BGNX）







【左２枚】上はDH125（G-ARYC）。ビジネスジェットBAe125の試作６号機として知られている機体。再塗装や腐食防止作業が行なわれている。下はDH104ダブ６（D-IFSB）。
【上】DH122シーベノムFAW.22（XG730）。複座の全天候戦闘機で，No.894 sqnのマーキングが施されている。内翼のフラップやエアブレーキに注目。

の胴体部もここに展示されている。

また，HS125（G-ARYC）は，広く使用された小型ビジネスジェット機の試作機のひとつであった。しかしながら，機体の塗装は最近になって塗り直されたものである。

デ・ハビランド社最後の軍用機であるDH110シービクセンFAW.2は，間近まで迫ってみることができる。この機体と，初期のモスキートを比較してみると，軍用戦術機がジェットエンジンの到来とともに，そのサイズを替えていったことに気付くはずだ。

THE FRANK HALFORD GALLERY

フランク・ハルフォードこそが，デ・ハビランド社の航空エンジンを支えていた人物といえよう。彼は，1920年代から1960年代にかけて開発された主要な英国製航空エンジンの開発者だが，20世紀の英国産業史上では，なぜか見落とされがちである。

残念ながら，インバート式のV-12ジプシーキング・エンジンなどに代表される後期のピストンエンジンは本館には展示されていないが，デ・ハビランド社のジェットエンジンのコレクションは満足のできるものになっている。ここでは，まずゴブリンとゴーストの遠心ターボジェット・エンジンがあげられる。

初期のジェットエンジンは，パワーが弱く，離陸時に問題点を残していた。当時は，離陸時に必要とされていた長い滑走が不可能な場合も多く，また，燃料をよく消費するエンジンで，燃料搭載量もすでに限界に達していたので，これ以上燃料搭載量を減少して機体重量を軽減することは不可能であった。

離陸重量が重いことは，第二次大戦中に各国が抱えていた共通の問題点でもあり，この対策として，各国とも一度はロケットを機体にくくりつけて，離陸を補助する方法を試みたのであった。

このアイデアはさらに進められ，デ・ハビランド社では，戦後，過酸化水素を使用するスプライト・ロケットモーターの製造に取りかかった。

博物館は，とくにこのタイプのエンジンをふたつも展示している。これは，たいへんな幸運であるといえるだろう。そのひとつは，DH106コメット試作機に取り付けられた場合を設定して，各々の主翼にふたつずつ装備されたDHゴースト・ジェットエンジン間に取り付けられている。もうひとつは，すでにポッドに収納されたもので，ビッカース・バリアントB1.用に製造されたものである。急激な推力の上昇が必要となった場合に備えて開発が進められていた当時，双方の機種とも実用が開始されるまでには，スプライトは時代遅れでもはや使用されなくなっていた。

展示されているエンジンに加え，ユニットのマーキングに関心のある見学者のために，モスキートのすべての英国軍ユニットのクレストもここに展示されている。

Restoration and Maintenance

規模の小さな博物館に共通して言えることだが，ここでも修復作業活動は博物館全体の作業量の大部分を占めている。博物館のあるこの地域は，古くから航空機製造に関わっていた。そのため，熟練した技術の持ち主も多く，作業の結果もスタンダードの高いものを期待することができるのだ。

博物館の設備は限られているが，冬期の間，博物館が閉鎖されているということを有効にいかし，この期間を充分に活用して修復作業が行なわれている。

小規模な博物館にしては珍しく，このモスキート博物館では展示機にスプレーペイントを施している。一般の見学者にはなかなか識別し難いだろうが，飛行機整備の関係者や，実用機の研究をしている見学者なら，ブラシやローラーで塗装されている機体との相違が一目で分かるはずだ。

博物館では，規模の大きな作業の大部分はメインハンガーを使用して行なっている。機体の組み立てなどの作業を行なうのに必要な空間が提供できるのは，ここだけであるからだ。博物館が開館されてまもなくの間は，普通なら見ることのできない解体されたままの機体を見て，その構造の詳細まで知るチャンスに恵まれることもあるだろう。

モスキートFB.Ⅵ（TA122）の主翼部を始めとして，その他の長期にわたる修復作業は，別の作業場で行なわれている。主翼部は，ジグで工作され，外部の皮ははがされている。見学者はこの様子を見ることができるが，作業が完了し，主翼が胴体に取り付けられるまでには，まだまだ時間がかかりそうだ。

現在進行中の作業の中に，とくに見逃せないプロジェクトがある。それは，サー・G.デ・ハビランド氏の初期の作品のひとつであるロイヤル・エアクラフト・ファクトリーBE.2eの再建だ。このために必要な部品は，実はノルウェーの保管庫から送られてきたものである。しかしながら，欠損し





2枚はC.24オートジャイロ（G-ABLM）。デ・ハビランド社が試みた同社唯一のオートジャイロ。1930年代，当時のヨーロッパでは非常に珍しいタイプの機体であった。このころの3車輪の降着装置によく見られるように，機体には突風などの障害によって停止時に転倒しないよう，尾部にトレッスルが置かれている。

ている部分や使用不可能な部分を補うために，新しい部品の多くが必要となることだろう。

飛行可能な航空機の状態については，修復作業に関わっている博物館メンバーの間でもその意見は様々である。元スイス空軍に所有されていたバンパイアが飛行可能に近い状態であるという意見もあるが，もっと技術的に熟練したメンバーにいわせると，腐食箇所が幾つかあり，飛行も不可能ではないが，それには莫大な経費がかかるとの見解だった。

修復作業が行なわれる場合，できるだけ多くの使用可能部分を保護するよう博物館側でも常に努力している。現在のところ，本館の展示機の中で飛行可能な状態のものは，わずかにDH94モスマイノール（G-AFOJ），および先に述べたBE2eの2機のみである。

航空機そのものが空に舞い戻ることがなくても，試作機のモスキートのパーツが空に戻っていくことはある。ブリティッシュ・エアロスペース社では，ヨーロッパで最後の飛行可能なモスキートを保有している。この希な機体の交換部品を入手することはなかなか難しく，博物館内に展示されている部品の多くのように，試作機にも使用可能な部品が残されており，こうした部分が最後のモスキートを飛行させ続けるために役立てられているのである。

Visiting the Museum

繰り返しておくが，この博物館は一年を通じて開館していない。3月1日から10月終わりまでの，毎週木曜日14：00～17：30，ならびに週末10：30～17：30の開館である。

ここまでの交通手段は，車を利用するのが一番簡単である。ロンドンを囲む高速道路のM25をジャンクション22で降り，茶色のツーリスト用道路標識をたどって行くことができる。ロンドンに近いので，ロンドン中心部から，列車でNew Barnettまで行き，そこから84番のバスを利用すれば，博物館への乗り入れ道路まで行くことができる。

博物館は小規模なので，2時間から2時間半くらいで見終わることができるはずだ。英国の博物館のほとんどがそうであるが，見学者はガイドツアーではなく，自由に館内を見学することができる。しかしながら，博物館メンバーも，いろいろな質問に親切に答えてくれる。

展示機への立ち入りは許可されていないが，通常見学者は，機体内部の様子を見ることができるくらいまで近付くことができる。モスキートの入り口のハッチが閉じられている場合は，博物館のメンバーに頼んで開けてもらうこともできる。そうすれば，少なくとも狭い空間にぎっしりと装置が納められているコクピットを伺うことができるはずだ。

ここでの写真撮影の際のアドバイスだが，照明に関しては問題はないだろう。しかしながら，機体間に充分なスペースがないため，全景の撮影は難しい。航空機を扱う博物館にしては珍しいことだが，ここではコンパクトカメラが素晴らしい成果を上げる。ここで注意しなければならないのは，試作機のモスキートの照明がやや暗いということくらいだ。

本館では，毎年6月の最後の週末に資金集めのためのエアショーが開催されている。この週末は，英国でも最良の天候の期待できる期間にあたる。このショーでは，時間に忠実にディスプレイが行なわれるので，ATC使用はなく，したがって無線の使用も行なわれていない。

博物館の敷地は小さく，ほとんどが屋内であるため，とくに自動車で訪れる見学者は，天候を心配することはないだろう。しかしながら，足元だけは，履き慣れた動きやすいものがいい。

世界中を捜しても，この博物館ほど，第二次世界大戦当時に活躍した機体で，経済的で，しかも多くの分野に秀でた実例の多くを納めたものはないだろう。大きな博物館と比較するとその展示機は圧倒的に少ないし，スペースも限られている。しかし，ここにあるものは，独創的で，展示状態も決して悪くない。修復作業では，高度の手腕を駆使し，コレクションの運営はすべてボランティアによって行なわれている。見学者の質問には，いつでも気軽に親切に答えてくれることが期待できるところだ。

（ロウ節子：訳）

博物館の連絡先は，

MOSQUITO AIRCRAFT MUSEUM
Box107 Salisbury Hall
London Colney
Near St.Albans
Hertfordshire
AL2 1BU
GREAT BRITAIN
Tel：（UK）0727-822051
FAX：なし



Photo: KOKU-FAN

ENGLISH ELECTRIC CANBERRA

●解説：山田 進
Text: Susumu Yamada

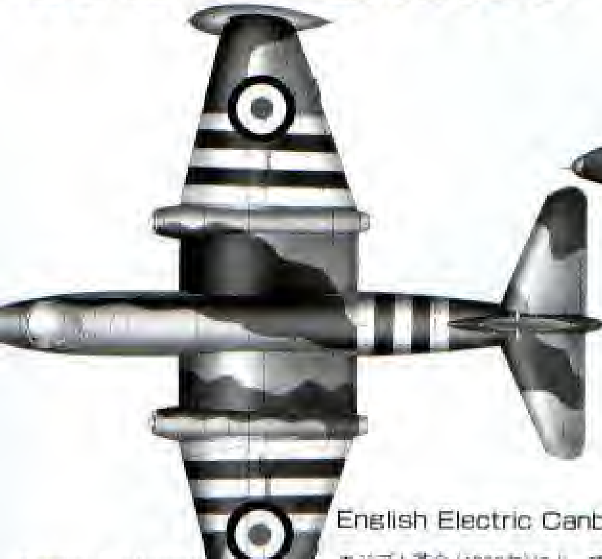




Illustration: Akira Sakamoto

English Electric Canberra B.2 WH640 No.10sqn

エジプト革命（1952年）によって政権の座についたナセル大統領はアラブ民族主義の旗手として民族主義的政策を次々に断行していき，1956年ついにスエズ運河の国有化を宣言した。これに脅威を感じたイスラエル，イギリス，フランスは軍事介入に踏み切り軍をエジプトへ侵攻させスエズ戦争（第二次中東戦争）が起こった。同機はこの戦争にイギリスのサフォーク，ホニントン基地から地中海のキプロス島のニコシアへ展開した第10飛行隊のキャンベラB.2。胴体側面と翼面上に白と黒のスエズ・ストライプ（かつてのD-Day用のインベイジョン・ストライプのようなもの）が描かれているのが特徴。機体は上面がマットダークグリーンとダークシーグレイの迷彩，下面がブルーに塗られている。機首（赤）および垂直尾翼（白）には所属を表わすエンブレム"スピード・バード"が描いてある。

が1950年4月21日に初進空した。B.2は推力6,500lbのエイボンRA.3（10段コンプレッサー／2段タービン）を装備している。

1950年6月に勃発した朝鮮戦争は国際緊張をさらに増し、イギリスの軍備計画もさらに緊急に増強する必要に迫られた。その結果、キャンベラ生産計画も大幅に修正されることとなった。11月にはB.2 215機、PR.3 35機、T.4 37機におよぶ2次発注がなされ、さらにはショート社、アブロ社およびハンドレページ社に対し各100機のB.2製造契約も締結され、大規模な部隊配備に向けキャンベラの生産はフルピッチにすすんでいった。これに対応し、イングリッシュ・エレクトリック社系列のネピア社に対してもエイボン・エンジン製造契約が結ばれた。なお1950年には要求仕様B22/48にもとづく爆撃照準レーダー、主翼インテグラル・タンク装備のキャンベラB.5目標評定爆撃機の試作機1機の開発契約も付与されている。

B.2量産1号機（WD929）は1950年10月8日に進空した。翌1951年3月19日にはPR.3試作機（VX181）が初飛行、続いて7月6日にはB.5 1号機（VX185）も初飛行したが用兵側要求の変更により量産発注にはいたらなかった。また1951年にはB.2 130機、T.4 18機、PR.7 40機におよぶ大量発注を受けた。なおキャンベラPR.7写真偵察機はPR.3のエンジンをエイボンRA.7（7,500lb）に換装、主翼インテグラル・タンクを装備した性能向上型である。またショート、アブロ、ハンドレページの3社に対してもさらに各50機の発注がなされた。また当初必要なしと判断されたT.4練習機の試作機1機も1951年になってから発注された。

Photo : M.F.Hermanos



当時は画期的であったキャンベラの取り付け角可変式水平尾翼

部隊配備と運用

待望のボマー・コマンドへのキャンベラ配備がビンブルックの第101飛行隊に対し1951年5月25日より開始され、12月には旧式のアブロ・リンカーンからの改編を終了した。2番目の飛行隊はバッシングボーンで新編された第231転換訓練飛行隊（OCU）で、同年12月より、キャンベラの受領を開始した。続いて1952年1月から第617飛行隊、3月から第12飛行隊、5月から第9飛行隊、8月から第50飛行隊へ配備が開始されていった。1952年6月12日にT.4試作機（WN467）が、また7月31日にPR.3量産1号機（WE135）が進空している。ショート社製キャンベラの1号機（WH853）は10月30日に、アブロ社製のキャンベラ1号機（WJ971）は11月25日に、ハンドレページ社製のキャンベラ1号機（WJ564）は翌1953年1月5日にそれぞれ初飛行している。順調な生産に助けられ、1953年には英空軍に15個のキャンベラ飛行隊が誕生した。そのうちワイトンの第450および第82飛行隊はPR.3装備の偵察部隊で、ワットンの第192飛行隊はシグナル・コマンド所属の、通信／レーダー施設更正部隊であった。残りの部隊、すなわちスキャンプトンの第10、18、21、27飛行隊、カニングスビーの第15、40、44、57、149飛行隊、ウィッターリングの第76飛行隊、マーハムの第90飛行隊およびハムズウェルの第139飛行隊はすべてボマー・コマンド所属の爆撃部隊であった。

PR.7量産1号機（WH773）は1953年8月16日に、T.4量産1号機（WE188）は9月20日に初進空した。10月には月産生産機数が最高の16機に達していた。しかし7月の朝鮮戦争終結による緊張緩和のために軍備計画の増強案は見直され、発注されていたキャンベラも約440機がキャンセルされ、またそれ以外にもサブ・タイプが変更されるなどした。

1954年1月26日にはB.6初号機（WJ754）が初飛行した。キャンベラB.6爆撃機はPR.7同様、B.2のエンジンをエイボンRA.7（7,500lb）に換装、主翼インテグラル・タンクを装備した性能向上型である。本機は当初B.2として発注されていたが、途中でサブ・タイプ変更となったものである。同年6月までにビンブルックの第101飛行隊はB.2からB.6への転換を完了、第109、9、12、76、139、617飛行隊がこれに続いた。同年中にキャンベラの受領を開始した11個の飛

Photo : I-AP



パイロットはキャノピーに取り付けられたDVパネルを通し歪みのない視界を確保した。

行隊のうち、B.2を受領したのがマーハムの第35、115、207飛行隊、ウィッターリングの第61、100飛行隊、ホニントンの第199飛行隊、ギューテスローの第102、103飛行隊の8個飛行隊で、PR.3およびPR.7を受領したのがラールブルックの第69飛行隊とイギリス本土の第58、542飛行隊の3個飛行隊であった。

1954年7月23日に初進空したのがB(I).8試作機となったB.5(VX185)であった。キャンベラB(I).8はB.6から発達した夜間低空攻撃を主任務とした阻止攻撃機で、機首部が大幅に改設計されていた。B(I).8の乗員はパイロットと航法士の2名で、爆撃照準は航法士が行なった。ほかのキャンベラ同様パイロット席は左にオフセットしていたが、戦闘機型の小型風防が採用されていた。航法士席はそれまでのパイロット後方から前方胴体内部へと移動し、また離着陸時用にパイロット脇のコクピット入り口ドアのところに第2の席があった。また主翼下面に1,000lb爆弾1発搭載可能のパイロンを取り付けることができるようになった。さらに爆弾倉扉が前後に2分割され、後部爆弾倉外側に20mmイスパノ機関砲4門を搭載したガン・パックを取り付けられるようになっていた。なおB.6のうち22機が生産ライン上でB(I).8の主翼下面パイロンとガン・パックを装備したB(I).6に改修されてライン・オフした。

1954年にイングリッシュ・エレクトリック社は25機のB(I).8と32機のPR.9からなる注文を受けた。キャンベラPR.9は高高度写真偵察を目的としたPR.7の発達型で、主翼スパンを1.65m、内翼部コードを0.94mそれぞれ延長し、エンジンをエイボンRA.24(10,050lb)に換装した機体である。機首部はB(I).8タイプとなったが機首の透明風防は廃止され、また機首部胴体右側のコクピット入り口も廃止。パイロットはボーディング・ラダーを使用し後方ヒンジ開閉式となったキャノピーから、航法士はノーズコーンを右にスイングさせ這い入るようになった。さらには機力操縦装置、改良型与圧／空調装置、オートパイロット、電波高度計などを装備している。

1955年2月、マレー半島の対共産ゲリラ作戦に参加するためシンガポールに臨時派遣されたB.6装備の第101飛行隊がキャンベラ初の実戦参加となった。1955年に英空軍はギューテスローの第104飛行隊をB.2に、ラールバックの第31飛行隊をPR.3に、第80飛行隊をPR.7に改編。英空軍のキャンベラ飛行隊は英本土に23個爆撃飛行隊、3個偵察飛行隊、1個特殊任務飛行隊、在独英空軍に4個爆撃飛行隊、3個偵察飛行隊となっていた。一方同年イングリッシュ・エレクトリック社は11機のB(I).8、2機のT.4、1機のB.6の発注を受けている。

英国空軍爆撃部隊の主力として使用されてきたキャンベラであるが、1956年からは徐々にその任務をビッカース・バリアントに譲り始めていった。また残存のキャンベラ部隊も任務を阻止攻撃、戦術爆撃、偵察などに変更していった。アールホルンの第213飛行隊は3月にB(I).6に機種改変、5月にビルデンラーヌにB(I).8の第88飛行隊が創設、7月にはワーンの第17飛行隊がPR.3を受領している。また初の中東空軍キャンベラ部隊として5月にはPR.7の第13飛行隊がキプロスのアクロチリに創設された。なお同年イングリッシュ・エレクトリック社は23機のPR.9の発注を受けた。

1956年10月のスエズ動乱では爆撃部隊としてバリアント4個飛行隊とともにキャンベラ13個飛行隊がキプロス、マルタに展開



Photo : KOKU-FAN

空中給油装置の開発テストベッドとして使用されたキャンベラB.2。


Photo : M.F.Hooning

オーストラリアで国産されたキャンベラB.20は基本的にB.2と同一。



Photo : KOKU-FAN

B.2改造のキャンベラU.10はミサイル開発用のターゲット・ドローン。

Photo : I-AP



ハデな写真計測用基準塗装のA&AEEボスコムダウン所属のキャンベラU.10。

した。最初の爆撃は10月31日夜，第10飛行隊のB.2，第12飛行隊のB.6および第148飛行隊のバリアントによって実施され，初弾は第10飛行隊のB.2（WH853）によりカイロ郊外のアルマザ飛行場に投下された。11月6日には偵察飛行中の第13飛行隊のPR.7（WH799）がシリア空軍のMiG-15（MiG-17説もある）に撃墜されている。

1957年から爆撃および阻止攻撃任務のキャンベラに戦術核兵器搭載能力とその運用のための低高度爆撃システム（LABS），いわゆるトス・ボミング能力の付与が行なわれていった。最初にLABS攻撃態勢を整えた部隊は第9飛行隊であった。

一方，ボマー・コマンドの爆撃任務を外れ余剰となったキャンベラの一部は，各種支援任務のため改修され再度使用された。その最初の派生型がキャンベラU.10で，B.2改造の誘導兵器開発のための無人標的機で1957年5月に改造試作機（WJ624）が完成した。ついで全天候戦闘機の乗員の空対空レーダー等の訓練のため，B.2の機首部を改造しAI.17レーダーを搭載し，乗員も4名としたキャンベラT.11が改造され1958年3月29日に改造1号機（WJ610）が初飛行した。また英海軍の第728B飛行隊で使用されたU.10に機力操縦装置を付与したものがキャンベラU.14で1961年5月25日に引き渡されている。なおU.10/U.14はのちにD.10/D.14と改称されている。

1958年7月27日，PR.9量産1号機（XH129）が初飛行した。その2年5ヵ月後の1960年12月にPR.9最終号機（XH177）が納入され，英空軍向けキャンベラの製造は終了した。また同時期に爆撃任務を外れたB.6の一部は低空戦術攻撃任務のための改修を受け，キャンベラB.15およびキャンベラB.16となった。B.15はドップラー航法装置，ローラー・マップ・ディスプレイ，無線通信装置などの追加を行なったもので，主翼下面パイロン，ストライク・カメラも装備していた。B.16は基本的にB.15に側方監視レーダーを装備したものである。B.15およびB.16は1960年10月より改造機が納入開始された。1961年9月にはキャンベラ最後の爆撃部隊である第35飛行隊が解隊，10年間にわたる爆撃任務を終了した。1962年1月にはB.15/B.16に対するノールAS.30空対地ミサイル搭載改修が開始され，従来の主翼下面パイロンの外側に専用パイロンを取り付けるようになった。

1963年よりB.2を改修した電子戦訓練用機キャンベラT.17の開発が開始された。機首を改造，大型レドームを装備し，各種ECM機材のバジルを付加したもので1965年9月3日改造量産1号機（WJ977）が初飛行している。のちにT.17の一部はジャミング装置の追加などの性能向上改修が実施され，T.17Aと改称している。また1965年には両翼下に標的曳航ポッドを装備したB.2改造の標的曳航機の開発も開始されキャンベラTT.18となった。その改造1号機（WJ632）は1966年3月21日に初進空している。また1966年までにはT.11はすべて標的機としての任務に使用され，AI.17レーダーはもはや不要となったのでレーダーを降ろし，レドーム内にコンクリート製のバランス・ウエイトを取り付けるという再度の改修を施され，キャンベラT.19となった。1970年にはB.15改修の電子戦専用機キャンベラE.15が開発され，1号機（WH972）は8月に納入された。1971年夏には機首を延長しレドームを装備したPR.7改修の英海軍向け電子戦訓練機キャンベラT.22の開発が開始され，

Photo : I-AP



電子戦訓練時にECMジャマーとして活躍する第360飛行隊のキャンベラT.17。

1号機(WT510)は1973年6月28日に初飛行した。

1980年代以降までキャンベラ支援用機を使用し続けるという英空軍の決定（ロングターム・フリート構想）により，1976年には寿命延長改修契約がイングリッシュ・エレクトリック社の後身のBAC社と結ばれた。この契約ではB.2，T.4，PR.7，E.15，T.17，TT.18合計50機が対象となっている。初号機B.2（WK116）は1976年6月から改修が開始され，最終号機T.17（WJ630）は1982年5月に改修を完了した。英海軍も同様の寿命延長改修の実施を決定，1981年4月から1982年12月にかけて4機のTT.18と1機のT.4が改修を受けた。

海外のキャンベラ

キャンベラの輸出商談はオーストラリアから始まった。試作1号機が初飛行する前の1949年初めから興味を持ったオーストラリアは1951年にはライセンス生産契約を結び，B.20を現地生産した。アメリカも同年ライセンス生産契約を結び，マーチン社でB-57として生産した。またベネズエラも1953年から3度にわたる発注で，B.2，PR.3，T.4，B(I).8を30機採用した。フランスは1954年にテストベッドとしてB.6とB(I).6を6機購入，エクアドルも同年B.6を6機採用，ペルーは55年より7度にわたる発注でB.2，T.4，B(I).8，B(I).56，B(I).68を36機使用した。インドは1957年より6度にわたる発注でT.4，PR.57，B(I).58，B(I).66，PR.67を110機採用（うち2機は禁輸で未納入）した。ローデシアは1958年より2度にわたる発注でB.2，T.4を18機，ニュージーランドも同年より2度の注文でB(I).12，T.13を13機使用した。なおニュージーランド使用機のうち9機がのちにインドに売却された。またスウェーデンは1958年にT.11類似のB.2改造機2機をテストベッドとして採用，西ドイツも1959年に同目的で3機のB.2を購入した。南アフリカは1961年より2度にわたる契約でB(I).12，T.4を9機購入，エチオピアは1967年にB.52を4機採用した。アルゼンチンは1967年にB.62，T.64を12機採用，1981年にもB.92，T.94を2機発注したが禁輸となった。ジンバブエは1981年に2機のB.2，T.4を受領，チリは1982年に3機のPR.9を受領した。これらの中には新造機以外にも英空軍の余剰機をそのまま，あるいは改修のうえ売却したものもあり，新造機でも英空軍用生産バッチから転用され，その補充がなされていないものなどがある。

1965年と1971年の2度にわたるインド・パキスタン紛争ではインド空軍のキャンベラが実戦参加しており，このときパキスタン空軍ではB-57も使用されていた。1967年4月にはオーストラリア空軍第2飛行隊のキャンベラが南ベトナムのファンラン基地に展開，空爆に参加している。このときのB.20は翼端増槽用ハードポイントを改造し爆弾用パイロンを増設していた。1982年のフォークランド紛争ではアルゼンチン空軍のキャンベラ9機が英軍の攻撃に参加したが（合計35ソーティ）5月1日にはシーハリアーのサイドワインダーにより，また6月14日にはシーダート艦対空ミサイルにより各1機が撃墜された。

1990年12月31日，英空軍でキャンベラの乗員訓練を担当してきたNo.231OCUが解隊，その任務をキャンベラ訓練飛行小隊（CTF）が引き継ぎ，そのCTFも1993年解隊，標的曳航の第100飛行隊も1992年1月6日にはキャンベラからホークに機種転換，英海軍の標的曳航のFRADUも1992年12月解隊，残るキャンベラ部隊は電子戦訓練の第360飛行隊と第39（1写真偵察）飛行隊のみとなった。テディー・ペッターの1944年の決断とデザインは今日も英国の空を飛んでいる。

キャンベラの総生産機数は968機（オーストラリア生産分48機を含む。ほかにB-57 403機）で782機が英軍向けであった。

キャンベラB.2諸元性能

全幅	19.49m
全長	19.96m
全高	4.75m
最大離陸重量	20,866kg
最大速度	830km/h
実用上昇限度	14,630m
航続距離	4,260km



Photo : BRITISH AIRCRAFT

英国海軍FRDU所属の電子戦訓練機キャンベラT.22はPR.7からの改造機。

CANBERRA Photo Album

●写真解説：山田 進
Photo Caption：Susumu Yamada



← 初飛行の前日の1949年5月12日，高速タキシー・テスト中にフラップ・ハーフダウンでジャンプ飛行を実施するイングリッシュ・エレクトリックA1試作1号機（VN799）。ジャンプ飛行はエルロンや昇降舵の作動や利き具合，操舵感覚などをチェックするための意図的なもので，滑走路上の小石に乗り上げたわけではない。オリジナル・デザインの半円形の垂直尾翼端（方向舵ホーンバランス部）形状に注目されたい。

Photo：BRITISH AEROSPACE

→ ロリー・ビーモンドの操縦でテスト飛行中のイングリッシュ・エレクトリックA1試作1号機（VN799）。当時はまだ飛行データのテレメータリングが行なえなかったので，テスト用計器45個で構成されたパネルをスチールおよびシネ・カメラで自動撮影する自動飛行テスト記録装置をA1の爆弾倉内に設け，テスト飛行の効率化を図っていた。初飛行時のテスト結果により垂直尾翼端が切り落とされ，角形になっている。



Photo：BRITISH AEROSPACE

Photo：BRITISH AEROSPACE



← イングリッシュ・エレクトリック社ワートン飛行場のフライトラインに並ぶ4機のA1（キャンベラB.1）。手前から4号機（VN850），2号機（VN813），3号機（VN828），1号機（VN799）の順。直径の大きなロールスロイス・ニーン遠心式ターボジェット・エンジンを搭載した2号機のナセル形状の違いに注目されたい。

→ メリーランド州バルチモア上空を飛行するアメリカ空軍のキャンベラ(51-17352)。マーチン社でのライセンス生産（B-57）に使用する機器の飛行試験用に引き渡された2機のうちの1機で英空軍用キャンベラB.2（WD940）として製造された。ほかの1機（WD932）は米空軍シリアル51-17387が割り当てられたが，英空軍塗装のままで引き渡し後10ヵ月で墜落したため，本機が唯一の米空軍塗装のキャンベラである。



Photo : Glenn L.Martin Co.



Photo : BRITISH AEROSPACE

← ワートン飛行場におけるキャンベラ初期生産各型のラインナップ。手前より，偵察機型PR.7（WH797），爆撃機型B.6（WJ755），練習機型T.4（WH846），偵察機型PR.3（WE135），爆撃機型B.2（WH715）の順。初期生産型では前部胴体を延長した偵察機型以外には大きな外形変化はない。細かなところの識別点はソリッドノーズの練習機型，空気取り入れ口中央のスターター・フェアリングが大型化したPR.7とB.6ぐらいである。

Photo : M.F.Henning

→ オーストラリア空軍第2飛行隊のキャンベラB.20（A84-210）。本機はオーストラリアのGAFでライセンス生産された48機のB.20の1号機で，1953年5月29日に初飛行している。搭載しているエイボン・エンジンもコモンウエルス社でライセンス生産されたもの。開位置で半ば胴体に引き込まれた状態となっている爆弾倉扉に注目されたい。なお本機はのちに練習機型キャンベラT.21に改造されている。





Photo : KOKU-FA

↑　独特の主翼平面形状を見せてブレークオフする練習機型キャンベラT.4（WH841）。水平尾翼（昇降舵）端のホーンバランスがよく分かる。エンジンは主翼桁の前方に搭載されており，ナセルの後部半分以上はジェットパイプのみ。T.4は機首の透明風防をもたず爆撃士の訓練は行なわないが，爆弾倉自体は残されている。フェリー時などには爆弾倉内に燃料タンクを追設することができた。

↓　その非常に美しい胴体のラインがよく分かる全面銀塗装のキャンベラB.6（WJ764）。B.6およびPR.7はB.2およびPR.3のエンジンを推力6,500 lb のエイボンRA.3Mk.101から推力7,500 lb のエイボンRA.7Mk.109に換装，主翼内部をインテグラル・タンクとしたもの。

Photo : BRITISH AIRCRAFT





Photo : Denis J Calvert/I-AP

↑ エンジン・ランナップ準備中の第13飛行隊所属の偵察型キャンベラPR.7(WT509)。延長された前部胴体側面のカメラ窓、中央部胴体下面後方の夜間写真撮影用フレアー倉扉が開状態となっている。空気取り入れ口にはFODスクリーンが取り付けられ、ナセル下側のエンジン・カバーが取り外されている。また内翼下面の主脚収納部および脚カバー形状がよく分かる。

↓ 阻止攻撃型キャンベラB(I).8原型に改修されたキャンベラB.5(VX185)。大幅に改設計された機首部胴体はパイロット席を視界のよい戦闘機タイプの小型風防とし、航法士席をその前方胴体内部に置いている。主翼下面のパイロンと後部爆弾倉下面に取り付けられた20mm機関砲4門のガンパックに注目されたい。なおB(I).8のパイロット席のキャノピーは固定式で、乗員は初期型同様に機首部胴体右側のコクピット入り口から乗り込んだ。

Photo : KOKU-FAN





Photo : KOKU-FAN

↑ 両主翼下面パイロンに1,000ℓb爆弾を1発ずつ搭載し，ブレイクオフする阻止攻撃型キャンベラB(I).8(XM245)。後部爆弾倉下面に20mm機関砲ガンパックは取り付けられておらず，爆弾倉内部に搭載されているであろう6発の1,000ℓb爆弾とともに阻止攻撃の標準爆撃形態である。主翼端の増槽は1,125ℓ容量で空中投棄可能である。なおキャンベラの大部分は主翼下面のラウンデルが描かれていない。

Photo : Denis J.Calvert/I-AP

↓ 出発準備中の第39飛行隊所属の高高度偵察型キャンベラPR.9(XH173)。機首形状は空力的にはB(I).8類似であるが内部アレンジメントは大幅に異なっている。開閉式となったパイロット席キャノピー，開けられた航法士席入り口（ノーズコーン）に注目されたい。垂直尾翼前縁部のフェアリングは追加装備されたECMアンテナ・フェアリングである。





← B.2改造の第228転換訓練飛行隊（OCU）所属の全天候戦闘機訓練機キャンベラT.11（WJ610）。機首部のレドームにはAI.17レーダーが収納されている。本機はT.11の改造1号機。主翼上面に櫛の歯状に突き出た開位置のエアブレーキに注目されたい。なおNo.228OCUはグロスター・ジャベリン全天候戦闘機の転換訓練飛行隊である。

Photo : KOKU-FAN

→ RAEファーンボロ気象調査飛行小隊所属のキャンベラPR.3（WE173）。キャンベラはその卓越した高高度性能と充分なペイロードから試験機、テストベッドなどに多く使用された。本機はロッキード・ハーキュリーズW.2（XV208）とともに気象観測に使われた。これだけの改修を受けていてもサブタイプの変更は行なわれていない。



Photo : Denis J.Calvert/I-AP

Photo : KOKU-FAN



← 1970年9月のファーンボロ・エアショーに展示されたアルゼンチン空軍向けキャンベラB.62（B102）。主翼下面パイロンにロケット弾ポッドを併列に搭載している。なお本機は同ショーに出品のため、臨時に英国民間登録記号（G-AYHP）を取得、後部胴体側面に記入していた。

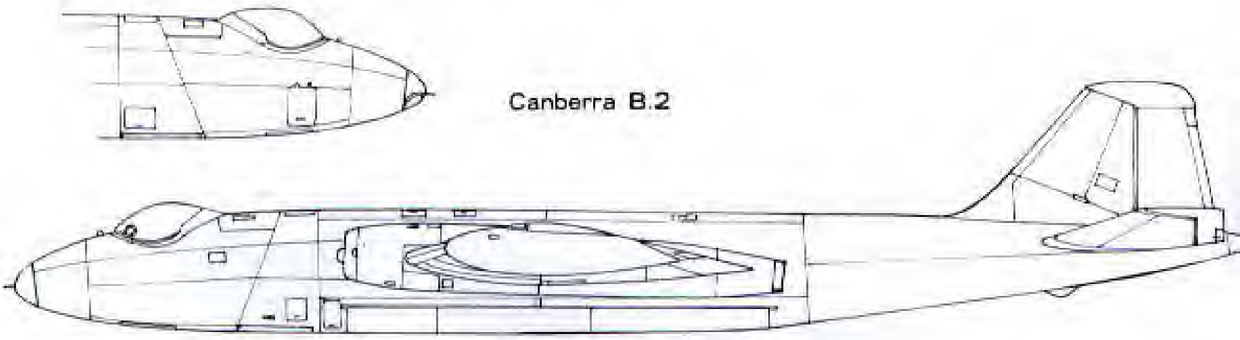
Canberra Variations

All Drawings by Yukio Suzuki

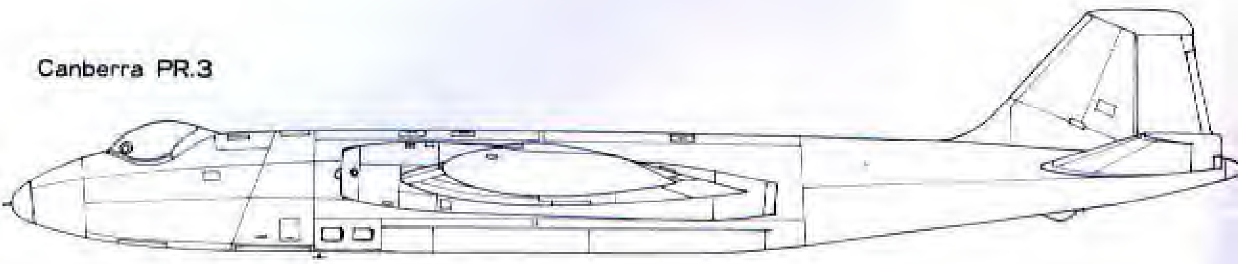
First Prototype EE A.1 (Canberra B.1) VN799



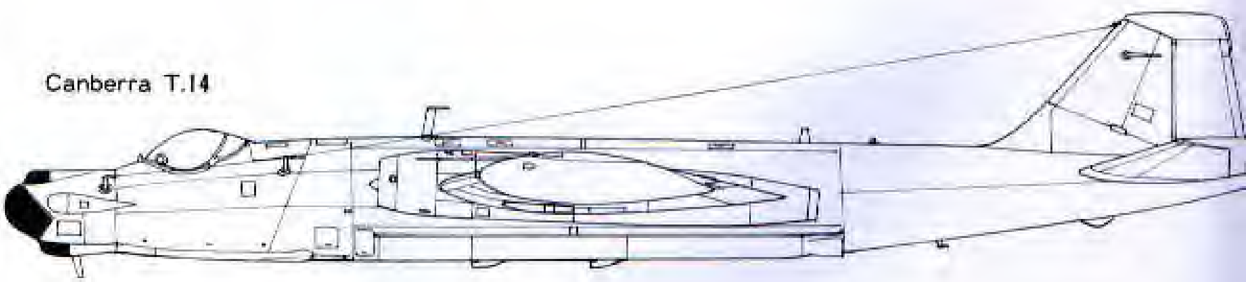
Canberra B.2

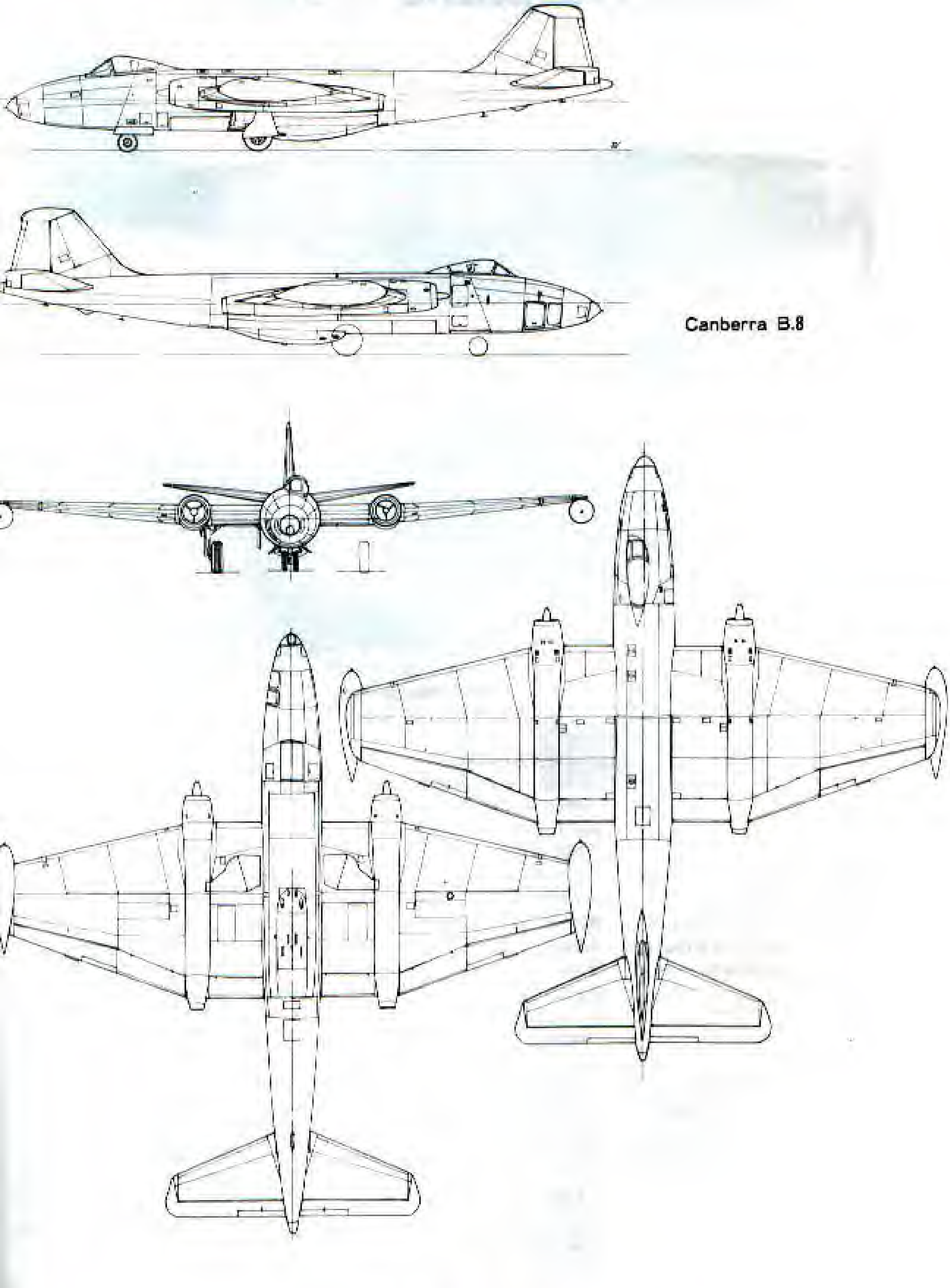


Canberra PR.3



Canberra T.14





Canberra B.8

Illustrated Warplane（折り込みイラスト解説）



作画：小泉和明 Kazuaki Koizumi
解説：菊地秀一 Shuichi Kikuchi

連中はそれを、アイスシャーベットと呼びならわしている。俗語……。

やつらときたら、いつだってそうだ。アイスシャーベットは、オレたちハンスの一物か、連中がいうフロイラインの艶やかなカ□トのどっちかにくれてやると、決めこんでいる。

ところが、オレたちときたら。

オレたちのカント……例のケーニヒスベルグのプロフェッサー、イマヌエル・カント……東プロイセン……穴蔵に閉じこもったままのウンゼレン・フューラーの未来への招待状……新型の戦闘機はいずこに……アイスシャーベットの前で無力化する、世界に冠たるドイツ観念論。

「たすけてくれ！　火がでた！」

たぶん、緑の3。いや、白の6番かもしれない。全飛行団のパイロットの声をミキサーにかけてかきまわしたような、レシーバーの声。とりわけ、悲鳴の場合は。

お仲間たちはどこにいるのか。さっきは、4時の方向だった。で、いまは。

連中も高度をとっているにちがいない。

アントン（Fw190-A型）の上昇率は、高度6,300mを超えると急激に低下……シャレにならない話だ。

「背後だ、背後にムスタング！」

「やったぞ！　1機撃墜！」

「やられた！　緊急脱出！」

まるで、絶叫と悲鳴の分列行進。

シャーベットの束が、庭先に不法侵入。とっさに横転、横転。そして急降下……ルフトバッフェの急ハンドル。信号無視。スピード超過。

アウトバーン……空の。

連中のムスタングは、パトロールのBMWよりもかんしゃく持ちで、おまけにパワーがケタちがい。

だが、オレの鼻先のBMW801――ドイツの誇り――は連中のマーリン（ロールスロイス）――実はパッカード製だが――とわたりあえる。

急降下。さらに、急降下。

後方のムスタングは……シャーベットがアントンをかすめる。あばれ馬は、まだへこたれていない。

だれか、100mほど後方でシャーベットのスティックをにぎるミッキーマウスの坊やに、1機6万ドルもする彼女をどう扱うべきか、教えてやってくれ。はじめて訪ねたガールフレンドの家で、両親に嫌われないしつけを。少なくともここは、他人の家なんだ。

やつの6万ドルの彼女……ノースアメリカン社製……設計を依頼したのはジョンブル野郎で……当初の名前はアパッチ……図面をひいたのはドイツ系の移民……。

問題の本質は、ここにある。

ドイツの失敗……。

イタリアとの同盟。スターリンとの戦い。燃料不足。新兵器の開発の遅れ。アメリカの参戦。バトル・オブ・ブリテン。そして、足りないパン。コーヒーも。アメリカに移民を送ったこと……ドイツの失敗……目下のところ、最大の。

観念的？

そうかもしれない。いやちがう。断じて。

ならば言おう。700km/h以上で降下するアントンは、たとえヘーゲルの絶対精神でも止められまい。ヘーゲルが止めたのは、ナポレオンの行進だ。しかも、たかだか“こころ”にだ。

急降下。グスタフ（Bf109-G型）なら、ムスタングをふりきれたろうか。だめだ。伝説の262でなければ。

カント、の、正確な歩み……市民が時計替わりにした……ドイツの時間……アントンの運命……観念的!?

NICHT！　NICHT！　ニヒト・シーセン（撃たないで）！

……シャーベットは、唯物論と実用主義に支配されている。

P-51Dムスタングの主要諸元：全幅11.28m、全長9.83m、エンジン パッカード・マーリンV-1650-7 1,450hp、最大速度703km/h、航続距離3,703km（最大）、武装12.7mm機関銃×6、爆弾908kg、ロケット弾×6。

（カラーリング・ワンポイント）

イラストは、アメリカ第8航空軍357戦闘航空群、362戦闘飛行隊所属のチャールズE.ウィーバー大尉乗機。大尉は、空中撃墜8機（同戦闘航空群中12位）と地上撃破3機のスコアをもつ。カラーリングは、機体上面がオリーブドラブよりも緑がかったミディアムグリーン。下面は明るめのニュートラルグレイ。主翼付け根の上・下面には白のストライプが入る。スピナーは、赤・黄・赤のストライプ。また、これと同色の12inのチェッカーパターンがカウル先端に描かれる。なおカウルには、“PASSION WAGON”の文字とともに、ノーズアートの女性が描かれていて印象的だ。撃墜マークは、周囲に黒縁つきの白い円に黒抜きでスワスチカ。なお、同じこの機体で、ウィーバー大尉以前にアーバル・ロバートソン中尉（？）が6機のスコアを記録している。

〈株式会社長谷川製作所、制作課の菅原氏より資料を提供いただきました。この場を借りてお礼を申し上げます。また、9月号P-40の記事中、“青天白日のマークは主翼下面に”は“主翼上・下面に”の誤りでした。おわびして訂正します。〉



Photo : NATIONAL ARCHIVES

【第17回】アレキサンダー・ブラシウ／アメリカ海軍

Alexander Vraciu



ノースアメリカンP-51D-5ムスタング(第8航空軍)／NORTH AMERICAN P-51D-5 MUSTANG(8AF)

作画：小泉和明／Illustration by Kazuaki Koizumi



サッチ少佐のVF-3があまりにも有名だが，VF-6はその伝統を引き継ぐ機動部隊で，逆にVF-6"シューティングスターズ"を改称した新VF-3も"フィリックスズ"を継承したため混乱が生じている。

この混乱は，48年にVF-6が解散して一応の終了を見る。なお，現在グラマンF-14Dトムキャットにフィリックスのマークを付けているVF-31"トムキャッターズ"は，新しいVF-3の伝統を受け継ぐ飛行隊だ。ともあれ，オヘアは43年7月にVF-6の指揮を引き継ぎ，8月には同隊にアレックス・ブラシウ中尉が加わっている。

ウェーキ島攻撃で初戦果

CV-3サラトガの空母航空群に所属する戦闘飛行隊として編成されたVF-3は，VF-6と改称されCV-6エンタープライズ搭載部隊となった。しかし，大戦当初から戦っていたベテラン空母が次第に姿を消し，替わって最新鋭のエセックス級空母が続々と完成する中，飛行隊，航空群，空母が合致する例はまれで，新生VF-6もエンタープライズには搭載されず，軽空母CVL-22インディペンデンス，CVL-24ベローウッド，CVL-25カウペンスに12機ずつの分遣隊を派遣していた。

ブラシウはオヘアとともに，1月に竣工したばかりのインディペンデンスに展開。同艦はエセックス，ヨークタウンとともに9月1日の南鳥島攻撃に参加している。この戦闘で，ブラシウはオヘア編隊の僚機として初の空戦を経験するが，ここでの戦果はなかった。次いで10月5日からは，CV-9エセックス，CV-10ヨークタウン，CV-16レキシントン，軽空母インディペンデンス，ベローウッド，カウペンスなどからなる第50任務部隊（TF50）のウェーキ島攻撃を実施しており，ブラシウは初戦果を記録する。

彼はオヘアが指揮するディビジョン（6機編隊）の一員として，ウェーキ（日本名大鳥島）にある飛行場の機銃掃射（ファイタースウィープ）攻撃に参加した。島の南から侵入したオヘア編隊に対し日本軍守備隊は3機の零戦を要撃に上げてきたが，そのうち先頭の1機は間もなくオヘアに撃墜された。ブラシウはこの時，第2セクション（小編隊）を指揮してオヘア編隊を追っており，2機目の零戦を追撃して，これを撃墜している。

3機目の零戦は慌てて基地へ引き返したが，着陸に失敗して片脚のまま滑走路に擱坐した。オヘア編隊はこの零戦に加え，2機の爆撃機を地上で撃破しており，さらに空母へ帰投する途中でオヘアが1式陸攻1機を撃墜。彼の総スコアは7機となった（最終撃墜数は12機あるいは7機）。ウェーキ攻撃は翌6日にも行なわれたが，この時はブラシウに戦果はなかった。

TF50は当時，TG50.1～TG50.4という4つの任務群（タスクグループ）から成っており，インディペンデンスはエセックス，CV-17バンカーヒルとともにTG50.3を構成してい

GRUMMAN F6F-3 HELLCAT VF-6(USS INTREPID)



胴体上面がノンスペキュラシーブルー，側面とスピナーがノンスペキュラインターメディエイトブルー，下面がノンスペキュラインシグニアホワイト。コクピット下と垂直尾翼横の機番「19」は白。

Illustration: Motoaki Hasegawa

た。他の3個任務群も紹介しておくと，TG50.1はヨークタウン，レキシントン，カウペンス，TG50.2はエンタープライズ，ベローウッド，CVL-26モンテレイ，TG50.4はCV-3サラトガ，CVL-23プリンストン。

なおオヘア少佐は11月初旬，VF-6飛行隊長からCVG-6（第6空母航空群）に昇進してエンタープライズに移動しており，ラバウル空襲には参加していない。ちなみにエンタープライズ航空群は42年9月に解散，43年3月にCVG-6が新編されている。

ウェーキ攻撃から1ヵ月後の11月5日，フォレスト・シャーマン少将率いるTG50.4は，ラバウルに入港した栗田遊撃艦隊を空襲，重巡「高雄」などに被害を与えている。続いて11日にはアルフレッド・モントゴメリー少将麾下TG50.3の3隻を加えた5隻でラバウル空襲を続行した。ラバウルの東側から侵攻したTG50.4の攻撃隊は悪天候のため引き返したが，TG50.3攻撃隊は港外へ脱出しようと試みた第10戦隊の駆逐艦「涼波」を撃沈，軽巡「阿賀野」，駆逐艦「長波」を航行不能にした。

日本側もラバウルの基地航空隊と1航戦の空母「瑞鶴」，「翔鶴」，「瑞鳳」の艦載機合わせて71機がTG50.3の攻撃に向かったが，エセックス，バンカーヒルの5in高角砲は最新鋭のVT（近接自動）信管付き砲弾を射ち上げてこれに対抗した。3隻の空母からはVF-6/-9/-18/-22のF6Fが邀撃に上がり，のべ60機以上に損害を与えたが，ブラシウが所属するVF-6には戦果はなかった。最終的に日本機は，約半数が未帰還となり，厚い弾幕とヘルキャットに阻まれ，「第3次ブーゲンビル島沖航空戦」は大本営の発表とは裏腹に，ほとんど戦果のないまま終わった。

機銃1挺で陸攻を撃墜

連合国の首脳は43年1月のカサブランカ会談，8月のケベック会談で中部太平洋の侵攻計画が論議され，ラバウルを迂回するかたちで，ギルバート諸島，ナウル島，マーシャル諸島，ウェーキ島，ポナペ島，中部カロリン諸島，トラック諸島，パラオ諸島，ヤップ島，マリアナ諸島と，いわゆる南洋諸島の島々を攻め落としていくことが決まった。その第一段階として，11月中盤に計画されたのがガルバニック作戦で，レイモン